

Programa de Mejoras al Transporte (TIP) de 2013

para los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco

18 de julio de 2013

Resolución de MTC No. 4075

Volumen I Resumen y Lista de Proyectos

Personal del Proyecto de MTC

Alix Bockelman
Directora, Programación y Asignaciones

Ross McKeown
Administrador de Fondos

Sri Srinivasan
Administradora del Proyecto

Personal de Programación y Asignaciones

Marcella Aranda

Adam Crenshaw

Craig Goldblatt

Kenny Kao

Anne Richman

Theresa Romell

Glen Tepke

Peg Yamada

Programa de Mejoras al Transporte (TIP, por sus siglas en inglés)

El Programa de Mejoras al Transporte (TIP), requerido por el gobierno federal, es una lista completa de los proyectos de capital de transporte de superficie en el Área de la Bahía que reciben fondos federales o están sujetos a una acción requerida por el gobierno federal o son de importancia regional. La Comisión Metropolitana del Transporte (MTC), como la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) designada a nivel federal para la región de los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco, elabora y adopta el TIP al menos una vez cada cuatro años. El TIP cubre un período de seis años y debe atenerse a los límites anuales de fondos, lo que significa que la cantidad de dólares comprometidos para los proyectos (mejor dicho "programados") no debe exceder la cantidad de dólares que se estima estarán disponibles. El TIP debe incluir un plan de financiación que demuestra que los proyectos programados se pueden implementar. La adopción del TIP debe ir acompañada de una evaluación y hallazgo de conformidad de la calidad del aire. Las regulaciones federales requieren también una oportunidad para comentarios del público antes de la aprobación del TIP.

Se incluyen en el TIP inversiones de transporte público, carreteras, y caminos locales, así como proyectos para ciclistas y peatones. Aparte de algunas mejoras a los aeropuertos, puertos marítimos y algunas instalaciones de propiedad privada de autobús y ferrocarril de la región, todos los proyectos de transporte de importancia regional o proyectos que requieren una acción federal son parte del TIP. Todos los proyectos incluidos en el TIP preparado por MTC deben estar en consonancia con el Plan Regional de Transporte (RTP) del Área de la Bahía.

El TIP de 2013: Características y Destacados

- El TIP de 2013 cumple con los requisitos de la ley federal de transporte actual llamada *Moving Ahead for Progress in the 21st Century* o MAP-21 aprobada por el Congreso en Julio de 2012.
- El TIP de 2013 incluye aproximadamente unos 880 proyectos de transporte que incluyen a varios listados agrupados o partidas globales en ciertas categorías de programas, tales como el mantenimiento de las carreteras estatales, las cuales incluyen proyectos adicionales.
- El TIP de 2013 abarca seis años de programación para los años fiscales del 2012-13 al 2017-2018.
- El TIP de 2013 incluye la programación federal, estatal y local de proyectos que ascienden en total a aproximadamente \$17 mil millones durante el período de seis años del TIP.
- El TIP de 2013 incluye el financiamiento de proyectos (incluida la financiación antes, durante y después del período de seis años del TIP) con un total de \$52 mil millones.

El TIP de 2013 se puede consultar por internet en: <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip>.

Una característica adicional es que los listados de proyectos individuales también se pueden ver de forma interactiva con la información más actualizada ya que el TIP se modifica a través del Sistema Electrónico de Administración de Fondos (FMS) de Internet de MTC en la página http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm.

Algunos de los proyectos que aparecen han sido asociados a mapas para presentar al lector en línea la ubicación visual del proyecto. Las personas que no tengan acceso al Internet pueden consultar una copia

impresa de las listas de proyectos en la Biblioteca MTC-ABAG en Oakland en 101 Eighth Street y en las bibliotecas públicas más grandes del Área de la Bahía.

Plan Bay Area (RTP) y el TIP

El Plan de Transporte Regional (RTP), *Plan Bay Area*, es la guía completa del Área de la Bahía para las inversiones de transporte durante 28 años. El RTP establece la base financiera de cómo la región invierte en nuestro sistema de transporte al identificar la cantidad de dinero disponible para hacer frente a necesidades críticas de transporte, y además establece la política sobre cómo invertir los fondos en las necesidades de transporte. El RTP es actualizado cada cuatro años para reflejar nuevas prioridades de planificación o cambios en las proyecciones de crecimiento y demanda de viajes, con base a un pronóstico razonable de la disponibilidad futura de ingresos. El programa de proyectos en el RTP también debe ayudar a proteger la calidad del aire de la región. *Plan Bay Area* está disponible en la Biblioteca MTC-ABAG y en línea en <http://onebayarea.org>.

Estrategia para Comunidades Sustentables

Plan Bay Area es nuevo y diferente a los RTPs anteriores, porque por primera vez la ley requiere que MTC y ABAG aprueben una Estrategia para Comunidades Sustentables, la cual coordinará el uso del suelo con el transporte en el plan de transporte regional. Juntos, los patrones del uso del suelo y las inversiones de transporte intentarán reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los automóviles y camionetas dentro de la región de los nueve condados. *Plan Bay Area* aborda nuevos requisitos que vienen de la ley 375 del Senado de California del 2008 por el Senador Steinberg, la cual requiere que cada una de las 18 áreas metropolitanas del estado disminuyan los de gases de efecto invernadero (GHG) emitidos por automóviles y camionetas. Esto es importante porque el sector de transporte representa como el 40 por ciento de la contaminación de GHG que los científicos dicen que contribuye al cambio climático.

Plan Bay Area también aborda el desafío de suministrar el crecimiento futuro del Área de la Bahía. Se espera que nuestra población crezca de unos 7 millones en el 2011 a aproximadamente 9 millones para el 2040. Necesitamos tomar decisiones sobre el transporte, la vivienda y el uso del suelo ahora para sustentar la alta calidad de vida del Área de la Bahía para las generaciones actuales y las futuras. La Estrategia para Comunidades Sustentables alienta al desarrollo compacto y de uso mixto de vivienda y comercial, que facilite el caminar o el uso de la bicicleta como modos de transporte y esté cerca al transporte público, empleos, escuelas, centros comerciales, parques, recreación u otras amenidades.

En marzo de 2011, MTC y ABAG tomaron el primer paso para crear la Estrategia de Comunidades Sustentables cuando presentaron el Escenario de la Visión Inicial demostrando donde y como la región pudiera crecer para alojar sustentablemente a 2 millones más de residentes para el 2035. La distribución del uso del suelo enfatiza el crecimiento dentro de las Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) propuestas a nivel local y ubicadas junto a la red de transporte público de la región, y así alojar el 100 por ciento del crecimiento dentro del límite de crecimiento urbano existente. Una parte clave de la estrategia PDA es alejarnos del crecimiento no planeado de "proyecto-por-proyecto" y hacia la creación de comunidades completas que cumplen con las necesidades de los residentes y trabajadores existentes y los futuros. La distribución del uso del suelo también enfatiza la protección de las áreas de agricultura, escénicas y de recursos naturales, incluyendo las Zonas Protegidas contra el Desarrollo (PCAs). Las PCAs se forman de 100 zonas significativas a nivel regional para las cuales existe una gran opinión general de protegerlas, pero que en un corto plazo se enfrentan a grandes presiones de desarrollo. Las PDAs y PCAs se complementan: promover el desarrollo compacto dentro de las PDAs disminuye la

presión por desarrollar los campos y las tierras agrícolas. Si es exitoso, *Plan Bay Area* le dará a la población más opciones de transporte, creará comunidades con mejor calidad de vida, y disminuirá la contaminación que causa el cambio climático. El Plan también protegerá los campos y otros recursos naturales.

La visión de *Plan Bay Area* tiene sus raíces en las Tres “E” de Economía, Ecología y Equidad. La visión es apoyar a una economía próspera y competitiva a nivel mundial, establecer un medio ambiente sano y seguro, y producir oportunidades equitativas para todos los residentes del Área de la Bahía para participar en los beneficios de un sistema de transporte regional eficiente y con un buen mantenimiento. Los siete objetivos que la Comisión adoptó para el *Plan Bay Area*, expresan más completamente el compromiso de la Comisión a los principios de las Tres “E”s. Las metas incluyen la protección del clima, vivienda adecuada, comunidades saludables y seguras, conservación de campos y terrenos agrícolas, acceso equitativo, vitalidad económica, y la efectividad de la red de transporte. Las políticas e inversiones en *Plan Bay Area* están diseñadas para lograr alcanzar estas metas y también promover las Tres “E”s. Un sistema de planificación basado en el rendimiento fue usado para ayudar a enfocar las inversiones en resultados mensurables y que apoyen las metas de las políticas. En enero de 2012, MTC concluyó la evaluación de ciertos proyectos propuestos para ser incluidos en *Plan Bay Area*. El análisis de cumplimiento considero si los proyectos apoyaban las metas de cumplimiento del borrador de Plan y la rentabilidad de cada proyecto. Los resultados del análisis, titulado “*Transportation Project Performance Assesment*,” junto con la participación del público durante el invierno de 2012, ayudaron a informar la discusión sobre la compensación y también el desarrollo de la Estrategia de Inversiones de Transporte (*Transportation Investment Strategy*) de *Plan Bay Area*, la cual fue publicada en abril de 2012. El borrador de la estrategia de inversiones de transporte después fue combinada con la Estrategia de la Conexión Empleo-Vivienda (*Jobs-Housing Connection Strategy*) de ABAG para así crear una Estrategia Preferida del Uso del Suelo y de la Inversión de Transporte para *Plan Bay Area*. Las dos agencias aprobaron la estrategia preferida el 17 de mayo de 2012. Se sigue evaluando más la estrategia preferida como parte del proceso de la creación del Reporte del Impacto Ambiental (EIR), el cual es requerido por la Ley de la Calidad del Ambiente de California (CEQA).

El personal también completó un análisis de las inversiones con un enfoque en las poblaciones de bajos ingresos y las minorías. La pregunta clave que se plantea en el análisis de las inversiones es la siguiente: “¿Están las poblaciones de bajos ingresos y grupos de minorías participando de manera equitativa de las inversiones financieras del TIP?”

Este análisis trata de adoptar un enfoque relativamente conservador respecto a la asignación de las inversiones (o el “beneficio”) a los hogares de bajos ingresos debido a algunas de las limitaciones del análisis. Los resultados sugieren que, según varios índices, el TIP de 2013 invierte más fondos públicos para beneficio de las comunidades de bajos ingresos y las minorías de lo que corresponde por su parte proporcional de la población en general de la región o los viajes que realizan en general.

- El análisis concluyó que en total existe una inversión relativamente más alta en el TIP de 2013 que su parte de viajes de las poblaciones de bajos ingresos y minorías.
- Investigando más a fondo por modo de transporte, uno encuentra que los resultados son similares. Por ejemplo, con el transporte público, los resultados demuestran que para las poblaciones de bajos ingresos, la parte de inversión (el 57 por ciento) era un poco más alta que su parte de viajes (el 55 por ciento). La parte de inversión de los viajes por transporte público de minorías (el 63 por ciento) es un poco más alta de la parte de minorías de la población en total y también un poco más alta que la parte de viajes hechos por minorías (el 62 por ciento). En las inversiones de calles y caminos, estos resultados también son verdaderos para los viajes de

minorías, pero no para los viajes de conductores de bajos ingresos cuando se compara en contra las Millas de Vehículo Conducidas (*Vehicle Miles Traveled* o VMT). Sin embargo, en ninguno de los casos, los resultados demuestran alguna desventaja sistemática para las poblaciones de bajos ingresos y las minorías.

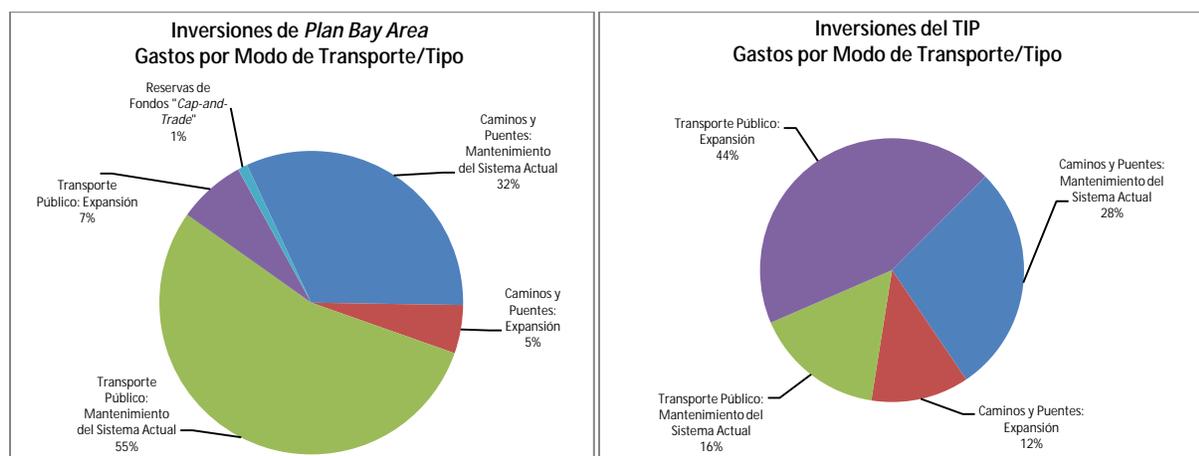
- El análisis del Título VI no encontró ninguna desventaja en la distribución de fondos federales y estatales para uso del transporte público entre viajeros de minorías y los viajeros que no son minorías en el borrador del TIP de 2013.

El análisis es un complemento al TIP y pondrá datos de inversión más fáciles de usar a disposición del público. El personal concibe que en adelante el análisis será dinámico y evolucionará según las recomendaciones de las partes interesadas. A parte de las mejoras al análisis de las inversiones enfocadas en minorías y poblaciones de bajos ingresos, los análisis futuros podrán enfocarse en otras áreas de investigación.

Decisiones de inversión

Plan Bay Area dedica el 87% de los \$292 mil millones en ingresos previstos para el transporte durante el período de 28 años para el mantenimiento y administración de la red actual de transporte público, puentes, carreteras, y calles y caminos locales. Como se ilustra a continuación, las demás áreas generales de inversión abordan la expansión del transporte público; puentes, carreteras y calles completas y reservas de fondos “*Cap-and-Trade*” a más o menos un 13%.

Las políticas del *Plan Bay Area*, el plan de transporte regional, favorecen el mantenimiento y la administración del sistema existente como primer necesidad, financiando un 90% de los costos de operación y reemplazo de bienes de capital del transporte público y más o menos un 56% del mantenimiento de calles y caminos locales en la red de calles y caminos del Área de la Bahía.



Categoría de Inversión	Gastos del Plan	Gastos del TIP
	Valor de \$ según año que se gastan Miles de millones	Valor de \$ según año que se gastan Miles de millones
Transporte Público: Mantenimiento del Sistema Actual	\$159	\$3
Transporte Público: Expansión	\$21	\$7
Caminos y Puentes: Mantenimiento del Sistema Actual	\$94	\$5
Caminos y Puentes: Expansión	\$15	\$2
Reservas de Fondos “ <i>Cap-and-Trade</i> ”	\$3	\$0
Total:	\$292	\$17

Plan Bay Area, está disponible en su totalidad por Internet en la página <http://onebayarea.org/regional-initiatives/plan-bay-area.html>.

A manera de comparación, el TIP cubre un período de seis años e incluye \$17 mil millones en programación. Para el TIP, el desglose de gastos es más o menos lo siguiente:

- Mantenimiento del Sistema Existente — \$8 mil millones, o 44%
- Expansión del Sistema — \$9 mil millones, o 66%

El TIP se limita a proyectos y programas que tengan un interés federal; generalmente no se incluyen en el TIP las operaciones y mantenimiento del transporte público financiados a nivel local, ni tampoco el mantenimiento de calles y caminos locales.

Sigue un breve análisis de las tres categorías principales de inversión del RTP y las estrategias más específicas de financiación a corto plazo del TIP. Para más detalle, vea el Plan de Inversión de *Plan Bay Area*.

Mantenimiento y Administración Adecuados del Sistema Existente: Esta categoría de inversiones incluye la rehabilitación y reemplazo de los vehículos e instalaciones de transporte público, así como el mantenimiento de autopistas y caminos locales. También está incluida la administración del sistema a través de programas de operación del sistema.

Algunos de los proyectos más importantes que la región está llevando a cabo actualmente para asegurar un mantenimiento adecuado son los programas de rehabilitación y refuerzos sísmicos de los puentes de peaje y el programa de reemplazo de vagones para BART, y mantenimiento preventivo para operadores de transporte público como AC Transit y Santa Clara VTA (consulte la sección "Proyectos en el TIP de 2013 por encima de los \$200 millones" más adelante en este documento).

El nivel de inversión para calles y caminos en el TIP de 2013 se proyecta conservará el pavimento en la misma condición "adecuada" que tiene actualmente. Una de las principales diferencias entre el TIP y *Plan Bay Area* es que gran parte de los ingresos para la rehabilitación de calles y caminos proviene de subvenciones del impuesto a la gasolina que están incluidas en el plan a largo plazo, pero que no se requiere que formen parte del TIP, ya que estos proyectos se financian con fondos locales. En términos de programación a corto plazo, \$320 millones de fondos STP/CMAQ se pone a disposición de los nueve condados del Área de la Bahía durante el período de cuatro años mediante el Programa de Subvención *One Bay Area* (OBAG). Además, las jurisdicciones que reciban fondos del programa OBAG deberán adoptar políticas de calles completas a través de una resolución del concilio o con un plan general que cumpla con la Ley de Calles Completas de California del 2008 para así asegurar que las necesidades del no-conductor sean consideradas durante el desarrollo de un proyecto.

Para abordar las necesidades de mantenimiento de bienes de capital del transporte público, las inversiones de *Plan Bay Area*, financiarán todo el reemplazo de autobuses, vagones y transbordadores (ferry) y el 76 por ciento de necesidades de inversión de alta prioridad, tal y como la rehabilitación de vías, puentes y sistemas de control de trenes. Una evaluación de las necesidades de los próximos 10 años y de los ingresos del Programa de Prioridad de Bienes de Capital del Transporte Público (Transit Capital Priority Program) de MTC demuestran que si la programación de fondos para el reemplazo de bienes de capital y proyectos de rehabilitación es contenida a coincidir con los fondos de fórmula de la Administración Federal de Transporte Público (Federal Transit Administration o FTA) pronosticados para el año fiscal 2012-13 hasta 2022-23, entonces las necesidades en medio de este periodo 2017-19

superarán los ingresos, justo cuando los gastos para el reemplazo de vehículos de BART, Caltrain y otros alcanzarán su cima. En anticipación a estas necesidades y para regular el flujo de dinero en efectivo durante estos 10 años, la Comisión ya ha establecido un sistema para guardar reservas durante los años cuando los ingresos superen las necesidades de alta prioridad y así ayudar a aliviar la escases durante los años cuando las necesidades superen los ingresos. La Comisión también explorará estrategias de financiación para usar futuros ingresos de bienes de capital del transporte público para ayudar a cumplir con las necesidades a corto plazo si es que es necesario. Además, la Comisión ha dirigido \$150 millones de fondos STP para suplementar los programas de fondos de fórmula de la FTA para así apoyar el reemplazo futuro de grandes flotas, la rehabilitación de vías fijas y otras necesidades capitales que califiquen alto y para apoyar la implementación de proyectos TSP.

Plan Bay Area incluye varias estrategias para administrar el sistema de forma más eficiente conduciendo a una alta productividad y más capacidad en la infraestructura existente de la región. Durante el periodo de seis años del TIP, la región ha programado fondos para proyectos del programa *Lifeline Transportation Program*; el programa *Climate Initiatives Program*; proyectos de seguridad para los operadores de transporte público del Área de la Bahía; programas de operación regional como el programa 511, la Iniciativa de Cumplimiento del Transporte Público, el programa regional para compartir viajes (*rideshare*) y mercadotecnia del transporte, PCAs, operación de las carreteras incluyendo la Iniciativa de Cumplimiento de Carreteras, administración de incidentes, y coordinación regional de semáforos y asistencia técnica. Más o menos unos \$270 millones de fondos STP y CMAQ han sido programados en el TIP de 2013 para apoyar estas actividades. Además, \$320 millones de STP/CMAQ estarán disponibles para los nueve condados del Área de la Bahía durante un periodo de cuatro años a través del programa OBAG para seleccionar proyectos para ciclistas y peatones, y proyectos para el programa *Transportation for Livable Communities* (TLC), los cuales son categorías elegibles.

Expansión de Transporte Público, Puentes, Carreteras y Calles Completas: Esta categoría intenta enfocar las inversiones para ampliar instalaciones de transporte, en donde estos proyectos resulten en más productividad. Estas inversiones incluyen carriles de viajes compartidos/peaje, expansión de carreteras y ferrocarril, políticas de desarrollo cerca al transporte público, el desplazamiento de mercancías, rutas/servicio de autobús exprés, etc. Todas las expansiones de gran importancia incluidas en el TIP forman parte de la Resolución 3434 de MTC, la cual representa el acuerdo del Área de la Bahía sobre la ampliación del transporte público.

Entre los principales proyectos de ampliación estratégica con los más altos niveles de programación en el TIP de 2013 están los siguientes:

- Extensión de BART de Warm Springs a Berryessa
- Metro central en San Francisco
- Extensión de Caltrain hacia el Centro/Terminal Transbay – 1ª fase
- Extensión de BART de Warm Springs
- Corredor ferroviario del área de Sonoma-Marin
- Extensión del LRT por Capitol Expressway

Para ver la lista completa de los proyectos con un costo total de proyecto mayor a los \$200 millones en el TIP de 2013, consulte "Proyectos en el TIP de 2013 por encima de los \$200 millones" y "Listados agrupados del TIP de 2013 por encima de los \$200 millones" más adelante en este documento.

Como se mencionó anteriormente, el impacto del TIP en la calidad del aire de la región también debe ser evaluado. En el Área de la Bahía, es responsabilidad de MTC hacer una determinación de la

conformidad de la calidad del aire para el TIP, conforme a los requisitos de la Ley Federal de Aire Limpio y los reglamentos de la Agencia de Protección Ambiental (EPA).

Compatibilidad con el Plan Regional de Transporte (RTP)

Sólo los proyectos que sean compatibles con el Plan de Transporte Regional (RTP), *Plan Bay Area*, fueron incluidos en el TIP de 2013 como lo dispone la ley federal. Esto significa que hasta los proyectos financiados en su totalidad fueron excluidos del TIP de 2013 si son incompatibles con el RTP. Los proyectos son revisados para verificar su compatibilidad con el RTP al ser presentados a los diferentes programas de financiación y conforme se vayan modificando para entrar en el TIP por primera vez. La compatibilidad también incluye el requisito de que los costos del proyecto en el TIP no sean superiores a los del plan de inversión de fondos restringidos del RTP.

Proceso de Administración del Congestionamiento

En respuesta a la ley federal SAFETEA, MTC generalmente actualiza su proceso de administración de la congestión del tráfico (CMP), aproximadamente cada dos años. El proceso del CMP reconoce los procesos de planificación existentes que forman parte de la base de los esfuerzos de la región del Área de la Bahía para mejorar la movilidad y administrar el congestionamiento. El proceso de administración de la congestión de tráfico en el Área de la Bahía identifica las áreas congestionadas y los problemas de movilidad mediante la vigilancia rutinaria; la identificación, evaluación y selección de estrategias para hacer frente a la congestión y los problemas de movilidad; y la implementación de las estrategias seleccionadas. Las estrategias incluyen el monitoreo del rendimiento, planes de administración de la congestión en los condado, planes de transporte público a corto plazo, estudios de corredores importantes, el Programa de Mejoras al Transporte (TIP), y el Plan de Transporte Regional (RTP), junto con otras actividades de planificación. El CMP tiene una lista de tareas de enfoque (proyectos y estudios derivados de diferentes actividades establecidas que abordan el manejo de la congestión y la movilidad) y estas tareas finalmente proveen información sobre prioridades emergentes de inversión del transporte que a su vez alimentan el proceso de planificación regional y la programación de proyectos en el TIP. El CMP más reciente fue aprobado en 2010.

Costos de Conservación, Operación y Mantenimiento del Sistema

Tanto el TIP como el Plan necesitan tomar en cuenta los costos estimados de mantenimiento y operación del sistema total de transporte. El TIP de 2013 es el documento de programación que implementa las políticas, estrategias y proyectos contenidos en *Plan Bay Area*, los cuales enfatizan el mantenimiento y sustento del sistema de transporte existente. Primero se seleccionan proyectos directamente programados por la Comisión para varios programas clave desarrollados para hacer frente a las diversas necesidades de transporte que se identifican expresamente en *Plan Bay Area*. Por ejemplo, el Programa de Subvención *One Bay Area* provee fondos a los promotores de proyectos para hacer frente a sus necesidades de conservación de su sistema. Además, programas de financiación de fórmula de la FTA (entre otros programas de financiación) abordan las necesidades de mantenimiento de los operadores de transporte público. Los fondos programados para la región para proyectos por entidades distintas a MTC, como el estado, están incluidos en el TIP. En particular, los fondos del Programa de Operación y Protección de Carreteras Estatales (SHOPP) se incorporan en el TIP para cumplir con los requisitos de operación y mantenimiento de la red de carreteras del estado. A continuación se presentan los programas clave en el TIP que se enfocan en la conservación, operación y mantenimiento del sistema de transporte:

- **Carreteras Estatales: Programa de Operación y Protección de Carreteras Estatales (SHOPP)** SHOPP es un programa de proyectos administrados por Caltrans para conservar y proteger el sistema existente de carreteras estatales. El Departamento de Transporte de California (Caltrans) está obligado a preparar un plan a 10 años para la rehabilitación y reconstrucción de todas las carreteras y puentes estatales. El plan luego se convierte en la base para el desarrollo del SHOPP. Los proyectos de SHOPP se dividen en seis categorías principales: reducción de colisiones, conservación de puentes, conservación de carreteras, conservación de bordes de carreteras, movilidad y respuesta ante emergencias. Los proyectos son aprobados para su inclusión en el SHOPP a través de una competencia a nivel estatal, iniciada por las oficinas locales de Caltrans, en la que la seguridad tiene la prioridad más alta.
- **Calles y Caminos Locales:** Los costos de mantenimiento de la infraestructura de caminos locales (pavimento, no pavimento y puentes de propiedad local) del Área de la Bahía de San Francisco se determinan mediante un proceso que incorpora programas de administración de pavimentos y análisis realizados por las jurisdicciones. La información sobre las necesidades de calles y caminos locales alimentan la evaluación de las necesidades del Plan de Transporte Regional y forma una base para dirigir fondos hacia proyectos de rehabilitación de calles y caminos, los cuales se programan en el TIP.
- **Operaciones y Rehabilitación de Transporte Público:** El TIP incluye Evaluaciones de Capacidad Financiera de las agencias de transporte público de la región, las cuales evalúan la situación financiera de los operadores de transporte público y las iniciativas que se realizan para mantener el plan de capital y las operaciones de servicio existentes. Las evaluaciones están incluidas en la Sección 2 del TIP. Además, como parte de la Iniciativa de Rendimiento de Transporte Público (TPI), MTC creó un programa de incentivos con el propósito de premiar a las agencias de transporte público que alcancen aumentos de usuarios y mejoras de productividad, y ha asignado fondos a proyectos incluidos en el TIP en base a mejoras de rendimiento para así alentar mayor rendimiento y mejor servicio para el público.

Desarrollo y Programación del TIP

MTC desarrolla el borrador del TIP en colaboración con la Alianza del Área de la Bahía y sus miembros constituyentes, incluyendo las ciudades y condados individuales, operadores de transporte público y otros promotores de proyectos. La Alianza está formada de agencias federales y estatales, agencias de administración del congestionamiento (CMAs) de los condados, proveedores de transporte público, y representantes de obras públicas de las ciudades y condados. El Consejo provee un foro para que los altos administradores del sistema de transporte de la región contribuyan con las actividades de creación de políticas y programación de financiación de MTC, y mejoren la coordinación dentro de la región. La Alianza, a través de sus comités y equipos de trabajo, desempeñó un papel importante en la selección de los proyectos programados en el TIP de 2013.

Clave para el desarrollo del TIP es el proceso de MTC para decidir cómo invertir los fondos federales “flexibles,” es decir, aquellos que se pueden utilizar en diversas necesidades de transporte, ya sean calles locales, reemplazo de autobuses, extensiones de ferrocarril, un nuevo paso a desnivel en la autopista, o instalaciones para ciclistas y peatones. Para desarrollar un plan de gasto de los fondos federales del Programa de Transporte de Superficie (STP) y el Programa de Reducción de Congestión y Mejora de la Calidad del Aire (CMAQ), MTC trabaja en estrecha colaboración con las agencias asociadas locales y los ciudadanos integrantes de su Consejo Consultivo de Políticas para desarrollar las prioridades regionales. Las prioridades se derivan del plan a largo plazo, *Plan Bay Area*.

La mayoría de los proyectos en el TIP de 2013 fueron trasladados del TIP de 2011. Para decidir cuáles proyectos se iban a trasladar, MTC pidió a los promotores de proyectos en el TIP de 2011 que indicaran

cuáles de sus proyectos se habían terminado, cuáles estaban bien adelantados, y cuáles estaban todavía en etapa de planificación o apenas las primeras fases de implementación. Durante la revisión preliminar del borrador del TIP, se les permitió a los promotores de proyectos también proponer nuevos proyectos para ser incluidos en el TIP de 2013. Una lista de todos los proyectos nuevos se entregó a la Fuerza de Trabajo sobre la Conformidad de la Calidad del Aire (grupo de consulta entre agencias de MTC para fines de calidad del aire) antes de ser agregada al borrador del TIP. Esta lista de proyectos nuevos se puede encontrar en el Anexo A-41.

Una vez desarrollado el borrador del TIP de 2013, fue publicado para la revisión y comentarios del público. Como parte del proceso de revisión pública, el documento se envió a más de 30 bibliotecas grandes en toda el Área de la Bahía, así como a la biblioteca MTC-ABAG. Asimismo se enviaron avisos a una extensa lista de partes interesadas, incluidas las agencias de transporte, otras agencias estatales, federales y tribales, y otras partes interesadas del sector de transporte con el fin de continuar con el proceso de consulta para la planificación del transporte y las inversiones en el Área de la Bahía. El borrador del TIP de 2013 también se presentó para la revisión intergubernamental, a través del repositorio regional de la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía, que envía avisos a todas las agencias locales en el Área de la Bahía y recibe sus comentarios. El documento se puede descargar desde el sitio web de MTC (www.mtc.ca.gov). También se solicitaron comentarios en nueve reuniones públicas que se llevaron a cabo en varias ubicaciones del Área de la Bahía. Después del cierre del período de comentarios públicos, la respuesta de MTC a los comentarios significativos se compila en el Anexo A-51. Este proceso de revisión se lleva a cabo de acuerdo con el proceso del Plan de Participación Pública (PPP) adoptado por MTC. El PPP se detalla en una sección posterior.

Después del período de comentarios, el documento del TIP de 2013 se presentó a uno de los comités de la Comisión. Después de su revisión, el Comité remitió el documento a la Comisión completa para su aprobación. El TIP de 2013 se envió a la Oficina de Programas Federales de Caltrans para su inclusión en el Programa Federal de Mejoras al Transporte de todo el estado de California (FSTIP) o TIP Estatal. Después de la revisión y aprobación por parte de Caltrans, el FSTIP se remitió a la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y a la Administración Federal de Transporte Público (FTA) para su revisión y aprobación. La aprobación por parte de la FHWA/FTA constituye la aprobación definitiva del TIP. El calendario del TIP de 2013 es el siguiente:

- 29 de marzo de 2013: El Borrador del TIP de 2013 y el Análisis de Conformidad de la Calidad del Aire se publican para la revisión y comentarios del público.
- Abril/mayo 2013: Audiencias públicas en los nueve condados del Área de la Bahía. Las fechas y ubicaciones de las audiencias se encuentran en www.onebayarea.org.
- 3 de mayo de 2013: Cierre del período de revisión y comentarios del público sobre el Borrador del TIP de 2013 y el Análisis de Conformidad de la Calidad del Aire.
- 10 de julio de 2013: Revisión del TIP de 2013 y el Análisis de Conformidad de la Calidad del Aire por parte del Comité de MTC y remisión de los mismos a la Comisión.
- 18 de julio de 2013: Está programada la aprobación del TIP de 2013 y el Análisis de Conformidad de la Calidad del Aire por parte de la Comisión.
- Agosto de 2013: Se espera la aprobación del TIP de 2013 por parte de FHWA/FTA (fecha prevista)

Proceso de Participación del Público

MTC se compromete a un proceso de participación pública que sea transparente, proactivo, y provea información integral, avisos públicos oportunos, acceso público amplio a las decisiones clave y oportunidades para la participación continua. El proceso para actualizar y modificar el Programa de Mejoras al Transporte (TIP) es dirigido por procedimientos contenidos en el Plan de Participación Pública de MTC. MTC ofrece muchos métodos para cumplir con este compromiso, como se explica en la Resolución No. 3821 del Plan de Participación Pública (PPP) de MTC. El Plan de Participación Pública puede descargarse del sitio web de MTC en http://www.mtc.ca.gov/get_involved/participation_plan.htm.

Además, la ley Federal sobre el transporte y las regulaciones colectivas de planificación de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Transporte Público (FTA) que determinan el proceso de planificación metropolitana, exigen a una localidad incluir al público y solicitar comentarios cuando esa localidad desarrolla sus planes de transporte metropolitano a largo plazo y su Programa de Mejoras al Transporte (TIP). La Administración Federal de Transporte Público (FTA) ha determinado que cuando un beneficiario sigue los procedimientos del proceso de participación pública explicados en las regulaciones de planificación de la FHWA/FTA, el beneficiario cumple con los requisitos de participación pública asociados con el desarrollo del Programa de Proyectos (POP) y con los que deben de cumplir los beneficiarios de los fondos de la Sección 5307. El TIP y el Plan de Participación Pública cumplen con los requisitos de participación pública para el programa POP. Los avisos públicos de las actividades de participación pública y los tiempos establecidos para la revisión y los comentarios públicos sobre el TIP establecen que se cumpla con los requisitos del POP del Programa de la Sección 5307.

Enfoque de la Participación del Público para el Programa de Mejoras al Transporte

MTC ha consultado de manera exhaustiva con las agencias y Gobiernos Tribales que se ven afectados por las decisiones de transporte durante la preparación del Plan de Transporte Regional, *Plan Bay Area*. Para el TIP de 2013, se continuó con esta consulta de la siguiente manera:

- § Patrocinadores de proyectos incluyendo las jurisdicciones, los operadores de transporte público y el Departamento de Transporte de California (Caltrans): Los patrocinadores de proyectos y sus Agencias de Administración del Congestionamiento (CMAs) del condado revisaron y consultaron con MTC cada uno de sus respectivos proyectos en el TIP. Además, por medio de la Alianza del Área de la Bahía, estas agencias participan en cada paso de la creación de programas de MTC y en la selección de criterios del proyecto y la entrega de proyectos de transporte contenidos en el TIP.
- § MTC y el personal de otras agencias regionales se reúnen periódicamente con los Gobiernos Tribales de la región para consultarles sobre el desarrollo del Plan de Transporte Regional y los procesos relacionados de programación. Se realizó una conferencia tribal el 20 de marzo de 2012 (antes de la publicación del borrador del TIP) con motivo del desarrollo de la próxima actualización del RTP y para discutir los roles respectivos de MTC y los gobiernos tribales en el desarrollo de planes y programas de transporte en el Área de la Bahía. Se distribuyeron las guías del TIP en la conferencia.
- § Se realizaron consultas de la Calidad del Aire por medio del Equipo de Trabajo para la Conformidad de la Calidad del Aire (incluyendo a BAAQMD, así como a representantes de US EPA, el Consejo de Recursos de Aire de California (ARB), la Administración Federal de Carreteras y la Administración Federal de Transporte Público y de agencias estatales y locales del transporte) que revisaron el TIP de 2013 y su análisis de conformidad de la calidad del aire.

- § Se enviaron más de 2000 avisos sobre el Borrador del TIP de 2013, junto con instrucciones sobre cómo tener acceso y hacer comentarios acerca de éste en el sitio web de la MTC. La lista de correos se dirigió a las agencias involucradas en la preparación del Plan de Transporte, incluyendo a Gobiernos Tribales. Además, se consultó a las agencias estatales y locales por medio del Proceso de Revisión Intergubernamental (Repositorio de la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía).
- § MTC publicó la “Guía del TIP de 2013 del Área de la Bahía de San Francisco” actualizada, la cual es dirigida al público. El objetivo de la guía es explicar mejor lo que es el TIP en el contexto de un proceso más amplio de planificación y de desarrollo y financiación de proyectos. Desde la primera edición hace dos años, la Guía ha sido publicada en el sitio web de MTC y distribuida al público en varios talleres, incluyendo las audiencias públicas y otros eventos. MTC también distribuyó la guía a agencias de recursos estatales, locales y federales y a gobiernos tribales como parte de nuestra consulta sobre el desarrollo del TIP de 2013. La Guía actualizada está disponible en la página: <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip>.
- § El cumplimiento de MTC con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para el Plan de Transporte Regional también sirve como el esquema para consultar, según sea apropiado, con las agencias estatales y locales responsables de la administración del uso de suelo, los recursos naturales, la protección ambiental, la conservación y la preservación histórica. Como parte de la actualización del RTP, el cual se llama *Plan Bay Area*, MTC, junto con la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG), ofrecieron cuatro reuniones para determinar el alcance con agencias y el público para el Reporte de Impacto Ambiental (EIR) en junio de 2012. En estas reuniones de alcance, se presentó el desarrollo del TIP y se destacaron las conexiones con el RTP.

Período del TIP

El TIP del 2013 cubre un periodo de seis años desde el año fiscal 2012-13 al 2017-18. Los fondos que se calculan para años futuros (más allá de los seis años de los que consta el TIP de 2013) y fondos previamente gastados (demostrados como “previo”) están incluidos con propósito informativo y para mostrar el costo total del proyecto. Todos los proyectos que se incluyen en el TIP deben mostrar el costo del proyecto escalonado al año de desembolso. Se puede actualizar la información de un proyecto según se van refinando los cálculos o según proceda a través del proceso ambiental.

Restricción Financiera

El TIP debe estar restringido fiscalmente, lo que significa que la cantidad de financiación programada no debe exceder la cantidad calculada a estar razonablemente disponible. En el desarrollo del TIP de 2013, MTC ha considerado los ingresos de financiación del transporte que se espera estarán disponibles durante los seis años del TIP (año fiscal federal 2012-13 a 2017-18), y ha encontrado al TIP de 2013 restringido fiscalmente según el programa y por año.

Además, este requisito de restricción aplica para cada uno de los seis años del programa ya que el Área de la Bahía de San Francisco es un área que no cumple con la calidad del aire, sólo los proyectos comprometidos o que tengan una expectativa razonable a ser financiados y que estén comprometidos con el proyecto pueden ser programados en los primeros dos años del TIP. MTC vuelve a demostrar restricción fiscal con cada enmienda al TIP.

TIP de 2013

Los requisitos de restricción fiscal abarcan tanto la operación como el mantenimiento de proyectos de capital en el TIP y los costos estimados de mantenimiento y operación del sistema de transporte en su totalidad. El esquema del actual RTP y del TIP de 2013 cumple con este requisito.

El TIP de 2013 es una recopilación, en su mayoría, de proyectos anteriormente programados, que reflejan acciones anteriores de programación por parte de la Comisión. Los ejemplos incluyen el programa Regional de Mejoras al Transporte (RTIP), los proyectos de fondos de fórmula de transporte público federales (Sección 5307 y 5309), el Programa de Transporte de Superficie (STP), el Programa de Reducción de Congestionamiento y Mejora de la Calidad del Aire (CMAQ) autorizados por la extensión de la Ley SAFETEA y la aprobación de la ley MAP-21. El TIP también incluye proyectos de Puentes de Peaje y proyectos locales importantes para la región que son aprobados y financiados por agencias del transporte locales y/o por referéndum. Los ejemplos aquí incluyen el aumento a la cuota de peaje aprobada por los votantes del Área de la Bahía, conocida como la Medida Regional 2 (RM 2), y las medidas de impuestos sobre las ventas para el transporte de los condados.

El TIP restringido de 2013 también incluye los fondos estatales disponibles, incluyendo fondos de la Proposición 1B y el Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP), utilizando los cálculos de fondos más actuales y las acciones de financiación por parte del Estado.

MTC continuamente está al tanto de los desarrollos en los programas de financiación y las necesidades de financiación de los proyectos de transporte, como se ve en la lista de proyectos del TIP. Cualquier cambio importante es revisado por MTC y sus socios del transporte; y, de ser necesario, MTC tomará las medidas apropiadas, como una revisión al TIP, para mantener el estado de restricción fiscal del TIP. Para consultar la restricción fiscal del FSTIP, por favor vea el Anexo A-54.

Modificaciones al TIP

De vez en cuando, las circunstancias dictan cambios al TIP después de su aprobación. Las regulaciones federales permiten cambios al TIP si los procedimientos para realizarlos concuerdan con los requisitos federales para el desarrollo y la aprobación del TIP, y con los procedimientos federales para modificaciones al Programa Federal de Mejoras al Transporte de todo el estado de California (FSTIP). MTC considerará dichas modificaciones cuando las circunstancias que provocan el cambio sean convincentes y el cambio no afecte de manera negativa la conformidad de la calidad del aire o los hallazgos de la restricción fiscal del TIP. Todo cambio debe de ser congruente con el plan de transporte regional.

El personal tiene el derecho de hacer correcciones técnicas, y el Director Ejecutivo o Subdirector Ejecutivo tiene el derecho de autorizar modificaciones administrativas del TIP y el FSTIP bajo autorización delegada por Caltrans, y enviar enmiendas al TIP, una vez aprobadas por la Comisión, a las agencias estatales o federales apropiadas para su revisión y aprobación.

El proceso de modificación del TIP se explica más detalladamente en el documento de Procesos y Procedimientos de Modificación del TIP de MTC y en el Plan de Participación Pública de MTC.

Relación del TIP a Otros Programas Federales y Estatales de Transporte

Programa Federal de Mejoras al Transporte del Estado

Así como a cada región metropolitana se le exige desarrollar un TIP, a cada estado se le exige desarrollar un Programa Federal de Mejoras al Transporte de todo el estado de California (FSTIP) conforme a las regulaciones federales. El FSTIP incluye a todos los proyectos financiados con fondos federales, aquellos que requieren acción federal y proyectos de transporte regionalmente importantes de todo el estado. En California, los TIPs regionales son incluidos en el FSTIP sin modificación una vez que son aprobados por la Organización de Planificación Metropolitana pertinente (MTC, en el caso del Área de la Bahía) y después de que la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Transporte Público (FTA) completen la evaluación de la restricción fiscal requerida y tengan los resultados de la calidad del aire. Los proyectos deben estar en el FSTIP antes de que las autoridades de financiación, como la FTA, la FHWA, o el Departamento de Transporte de California (Caltrans), puedan "obligar" fondos (es decir, consignar fondos a un contrato) y por consiguiente, antes de que los promotores puedan realmente gastar cualquiera de estas sumas de dinero.

Programa Estatal de Mejoras al Transporte

La Comisión de Transporte de California (CTC) tiene la obligación cada dos años de adoptar y enviar a la Legislatura y al Gobernador, un Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP). El STIP es una lista integral de todos los proyectos importantes que serán financiados por programas estatales de financiación específicos, incluyendo ciertos fondos federales que fluyen directamente al estado. Como resultado, muchos de los proyectos que están incluidos en el STIP deben incluirse finalmente en los TIPs regionales y también en el FSTIP.

La mayoría (el 75 por ciento) del STIP consta de programas de gastos desarrollados a nivel regional en todo California, llamados Programas Regionales de Mejoras al Transporte (RTIP). La CTC da a conocer un Estimado de Fondos informando a cada región la cantidad de fondos que pueden esperar recibir de varias fuentes. Este estimado es guiado por requisitos establecidos por ley que dirigen la forma en que los fondos serán divididos a lo largo del estado.

Caltrans propone otro elemento del STIP para adopción por la CTC, conocido como el Programa Interregional de Mejoras al Transporte, o ITIP. El ITIP consta del 25 por ciento restante de fondos del STIP. El propósito es abordar las necesidades de infraestructura de transporte que cruza límites metropolitanos y une al sistema de transporte estatal; por ejemplo, trenes entre ciudades, carreteras interregionales y elementos afines.

Fuentes de Fondos Programadas en el TIP

El TIP de 2013 programa el financiamiento del transporte de una gran variedad de fuentes. Varias de las fuentes importantes de las cuales se programan los fondos son:

Programas de la Administración Federal de Transporte Público (FTA)

- Sección 5307 Formula de Área Urbanizada
- Sección 5309 Modernización de Vías Fijas

- Sección 5309 Autobús e Instalaciones de Autobús
- Subvenciones de Inversión de Bienes de Capital (Sección 5309 Comienzos Nuevos y Comienzos Pequeños)
- Sección 5337 Estado de Buenas Condiciones
- Sección 5339 Autobús e Instalaciones de Autobús
- Sección 5310 Programa de Adultos Mayores y Discapacitados
- Sección 5311 Áreas No-Urbanizadas
- Sección 5316 Programa de Acceso al Empleo y “Reverse Commute” (JARC)
- Sección 5317 Programa Nueva Libertad
- Programas Federales Irrestringidos (incluyendo “earmarks”)

Programas de la Administración Federal de Carreteras (FHWA)

- Programa de Transporte de Superficie (STP)
- Programa de Reducción del Congestionamiento y Mejora de la Calidad del Aire (CMAQ)
- Programa de Alternativas de Transporte (anteriormente conocido como Mejoras de Transporte)
- Programas Federales Irrestringidos (incluyendo “earmarks”)

Programas Estatales, Regionales y Locales

No todos los fondos estatales y locales tienen que ser programados en el TIP. Sin embargo, si estos fondos son usados para igualar dinero federal según se describió anteriormente, o si están sujetos a proyectos que requieren la aprobación federal u otra acción federal formal, o si el proyecto financiado es considerado como regionalmente importante, deben ser incluidos en el TIP. Dichas fuentes de fondos estatales y locales pueden incluir los siguientes:

- Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP), que incluye al Programa Regional de Mejoras al Transporte (RTIP) y el Programa Interregional de Mejoras al Transporte (ITIP)
- Fondos de Bonos de la Proposición 1B, aprobados por los votantes en 2006, los cuales incluyen la Cuenta de Mejoras a la Movilidad del Corredor (CMIA), el Fondo para Mejoras de Corredores de Comercio (TCIF), y fondos de la Cuenta de Mejoras, Modernización y Mejoras de Servicios de Transporte Público (PTMISEA);
- Programa Estatal de Operaciones y Protección de Carreteras (SHOPP);
- Fondos de la Ley del Desarrollo del Transporte (TDA) y Asistencia al Transporte Público Estatal (STA);
- Ingresos por impuestos sobre la venta de medio centavo del Condado, e impuestos sobre la venta para transporte;

- Fondos de cuotas de peaje de puentes de Medida Regional 1 (RM 1) y Medida Regional 2 (RM 2);

Otros fondos programados para proyectos regionalmente importantes financiados de manera local.

Selección de Financiación para un Proyecto

Desarrollo de Propuestas de Proyectos

Las ideas para proyectos emergen de una variedad de esfuerzos de planificación a nivel ciudad, condado, operador de transporte público y regional. Algunas de las fuentes más importantes de proyectos son los programas de administración del congestionamiento del condado, los planes de transporte del condado, los planes a corto plazo de operadores de transporte público o esfuerzos similares como bienes de capital de transporte público o planificación de servicio, y el proceso de planificación estatal de carreteras realizado por Caltrans. Estos esfuerzos son entonces fusionados con los esfuerzos de planificación del Plan de Transporte Regional. Cuando el alcance, calendario y el presupuesto del proyecto estén completamente desarrollados, entonces el proyecto puede ser propuesto para su financiación.

Los patrocinadores de proyectos (las agencias designadas para implementar los proyectos) son responsables de iniciar las solicitudes para la programación del TIP, solicitar los fondos programados y llevar a cabo la terminación de sus proyectos. En el Área de la Bahía, las agencias de implementación incluyen a operadores de transporte público, Caltrans, MTC, la Agencia de Administración de la Calidad del Aire del Área de la Bahía, las Agencias de Administración del Congestionamiento, los nueve condados del Área de la Bahía, varias autoridades de gobierno conjunto, y las ciudades individuales dentro de cada condado. Las preguntas relacionadas a detalles específicos de proyectos mencionados en el TIP deben ser dirigidas a los patrocinadores del proyecto.

Procesos de Selección de Proyectos

El proceso por el cual se selecciona un proyecto para su programación utilizando fondos federales, estatales y regionales, depende del tipo de proyecto, y la fuente de fondos específica que se busca. Una vez seleccionado, el proyecto es entonces elegible para su inclusión en el TIP. A continuación está una lista de los procesos más importantes y las resoluciones de MTC que describen los procesos de selección. Las resoluciones están disponibles en el sitio web de la MTC en <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/> y como anexos a este documento.

Plan de Transporte Coordinado de Transporte Público-Servicios Humanos, Resolución No. 4085	Anexo A-6
Programa para la Expansión del Transporte Público Regional, Resolución No. 3434	Anexo A-7
Programa Regional de Mejoras al Transporte (RTIP) de 2012, Resolución No. 4028	Anexo A-11
Prioridades de Bienes de Capital de Transporte Público, Resolución No. 4072	Anexo A-13
Directrices del Programa de Transporte "Lifeline," Resolución No. 4033	Anexo A-19
Nueva Ley de Autorización de Transporte - STP/CMAQ - Ciclo 1, Resolución No. 3925	Anexo A-24
Nueva Ley de Autorización de Transporte - STP/CMAQ - Ciclo 2, Resolución No. 4035	Anexo A-25
Programa para Adultos Mayores y Personas con Incapacidades de la FTA, Resolución No. 4005	Anexo A-28
Programa de Proyectos de Fórmula de la FTA para Áreas No Urbanizadas de 2012 y 2013, Resolución No. 4048	Anexo A-29
Programa Nueva Libertad, Resolución No. 4041	Anexo A-31

Conformidad de la Calidad del Aire

Conformidad del transporte es un requisito bajo la sección CAA 176(c) (42 U.S.C. 7506(c)) para asegurar que las actividades de carretera y transporte público que reciben fondos federales o son aprobadas a nivel federal sean consistentes con ("se conformen a") los propósitos del plan estatal de implementación de calidad del aire (SIP). Conformidad según los propósitos del SIP significa que las actividades de transporte no causarán o contribuirán a nuevas violaciones de la calidad del aire, empeorará violaciones existentes, o retrasará el logro oportuno de las NAAQS relevantes o cualquier escalón provisional. La regla de conformidad del transporte de la EPA (40 CFR Partes 51 y 93) establece los criterios y procedimientos para determinar si los planes de transporte metropolitano, TIPs, y proyectos de carreteras y transporte público apoyados por fondos federales se conforman al SIP. Conformidad de transporte aplica a áreas designadas de no-cumplimiento y mantenimiento de contaminantes relacionados con el transporte: ozona, PM2.5, PM10, monóxido de carbono, y dióxido de nitrógeno.

Usando las suposiciones de planificación más recientes, MTC realizó un nuevo análisis de conformidad de la calidad del aire para el TIP de 2013. La determinación de conformidad se hizo según el presupuesto de emisiones para vehículos motorizados que se encuentra en el Plan de 1 hora sobre Logros acerca del Ozono de 2001 para los percusores del ozono y el Plan de Mantenimiento de Monóxido de Carbono de 2000. Conformidad del estándar PM2.5 de 24 horas del 2006 fue demostrado llevando a cabo un examen de conformidad provisional. Las Iniciativas de Control del Transporte (TCMs) de la "A" a la "E" en el Plan de Logros acerca del Ozono de 2001 fueron implementadas totalmente. Toda la información en la oportuna implementación de las TCMs todavía está vigente en el Reporte de

Conformidad. Se incluye una copia del análisis como Anexo A-38 en el documento del TIP y está disponible para revisión pública en la Biblioteca MTC-ABAG, 101 Eighth Street, Oakland, y en el sitio web de la MTC en: <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/>.

Listados Agrupados (Suma Global) en el TIP

Las regulaciones federales 23 CFR 450.216 y 450.324 permiten a los proyectos exentos del análisis de conformidad de la calidad del aire enlistados conforme a 40 CFR 93.126 & 127, Tablas 2 y 3, ser agrupados dentro del TIP. El proceso para incluir, o modificar un proyecto en la listado agrupado (suma global), debe seguir el proceso y los procedimientos (Anexo A-43) para listados de proyectos agrupados administrados por el estado, según lo acordado por el Grupo Federal de Programación de California (CFPG), Departamento del Transporte de California (Caltrans), Administración Federal de Carreteras (FHWA), y la Administración Federal de Transporte Público (FTA). El propósito es que los Listados Agrupados (suma global) de la MTC en el TIP, sigan y se adhieran a las previsiones del Proceso de los Listados de Proyectos Agrupados que son Administrados por el Estado.

También se puede tener acceso a las listas de respaldo para los Listados Agrupados en el TIP en la página: <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/2013/grouped.htm>.

Ejemplos de algunos de los listados agrupados incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

- Programa de Carreteras en Puentes (HBP)
- Programa de Mejoras a la Seguridad de Carreteras (HSIP)
- Rutas Seguras a la Escuela (SR2S)

Proyectos que Implementan la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA)

De acuerdo con los requisitos federales, el TIP de 2013 identifica a los proyectos que implementan la Ley de Estadounidenses con Incapacidades (ADA) requerida para los planes de transporte público para discapacitados (o *paratransit*) y estaciones clave.

La Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) exige que los servicios e instalaciones de transporte público, incluyendo trenes y estaciones de tranvía, sean accesibles a personas con incapacidades. Regulaciones federales permiten a cada operador del sistema de tranvía designar ciertas estaciones como estaciones clave y hacerlas fácilmente accesibles y utilizables por individuos con discapacidades, incluyendo a individuos que usan silla de ruedas. La mayoría de los proyectos adoptados en los planes de estaciones clave han sido implementados. El Anexo A-44 muestra algunos de los proyectos de implementación en curso.

Implementación del Proyecto del TIP

Las regulaciones federales exigen que el TIP incluya una lista de los proyectos importantes del TIP anterior que ya se implementaron. El Anexo A-42 es la lista de los 419 proyectos completados que estuvieron presentes en el TIP de 2011 y han sido archivados en modificaciones al TIP de 2011 o están siendo archivados durante el proceso del TIP de 2013. Esta lista no incluye los proyectos que están en el TIP de 2013 que no tienen financiamiento dentro del período del TIP de 2013 pero se incluyen en la lista

del TIP con propósitos ilustrativos, ni tampoco incluye los proyectos que fueron eliminados del TIP cuando los fondos fueron redirigidos o si el proyecto no avanzó debido a problemas de implementación.

Además de cumplir con regulaciones federales, esto también ayuda en la supervisión de la efectividad del proceso de programación. El desglose de los fondos en fondos federales, estatales, regionales y locales para los proyectos archivados es de la siguiente manera:

Tipo de Fondos	Total de Financiación (todos los años)		Financiación del Periodo del TIP Anterior de 2011 (años fiscales 2011 - 2014)	
	(en millones de \$)	%	(en millones de \$)	%
Federal	\$3,074	30%	\$279	19%
Estatal	\$4,979	49%	\$945	65%
Regional	\$307	3%	\$13	1%
Local	\$1,770	17%	\$217	15%
Total	\$10,130	100%	\$1,454	100%

La distribución de los fondos entre los modos de transporte para los proyectos archivados es de la siguiente manera:

Modo	# de Proyectos		Financiación Total (todos los años)		Financiación dentro del Periodo Anterior del TIP (AF 2011 – AF 2014)	
	#	%	(en millones de \$)	%	(en millones de \$)	%
Bicicleta/Peatón	64	15%	\$142	1%	\$31	2%
Camino Local	174	42%	\$892	9%	\$223	15%
Regional	1	0%	\$2	0%	\$0	0%
Carretera estatal	51	12%	\$7,004	69%	\$1,102	76%
Transporte Público	129	31%	\$2,089	21%	\$98	7%
Total	419	100%	\$10,130	100%	\$1,454	100%

Entrega del Financiación de Proyectos

La región ha establecido fechas límite a ciertos financiamientos administrados por FHWA, incluyendo fondos del Programa de Transporte de Superficie (STP) y del Programa de Reducción del Congestionamiento y Mejora de la Calidad del Aire, para asegurar la entrega oportuna del proyecto frente a las fechas límite de financiamiento estatal y federal. La Política Regional de Financiamiento-Entrega de Proyectos (Resolución No. 3606 de la MTC) establece una política estándar para hacer respetar las fechas límite del financiamiento y las sustituciones de proyecto para estos y otros fondos administrados por la. Los proyectos seleccionados para recibir fondos federales deben tener una capacidad demostrada para utilizar los fondos dentro de las fechas de financiamiento regional, estatal y federal que se establecieron. Este criterio se usará para la selección de los proyectos a financiar, y para la colocación de fondos en un año en particular del TIP.

Para facilitar la entrega de proyectos y asegurar que todos los fondos federales de la región cumplan con regulaciones y fechas límite federales y estatales, los que reciben fondos administrados por FHWA necesitarán identificar a personal que trabajará como punto de contacto para la implementación de todos los fondos administrados por FHWA dentro de la agencia. La persona en este puesto debe tener los

conocimientos y experiencia necesaria dentro del proceso de entrega de proyectos con apoyo federal para así coordinar los problemas y preguntas que puedan surgir desde el comienzo del proyecto hasta la clausura del proceso. Es necesario que la agencia confirme la información de contacto para este puesto a la hora de programar los fondos en el TIP federal. Se espera que esta persona trabaje conjuntamente con FHWA, Caltrans, MTC y su respectiva CMA en todos los asuntos relacionados a los fondos federales de todos los proyectos financiados por FHWA que sean implementados por el destinatario.

Los patrocinadores de proyectos que continúen a no cumplir con hitos o fechas límite de financiación de fondos federales están obligados a preparar y actualizar un reporte del estado de entrega de todos los proyectos administrados por los patrocinadores con fondos administrados por FHWA, y deben participar, si se les pide, en una reunión de consulta con la agencia CMA del condado, MTC y Caltrans antes de que MTC apruebe futuras programaciones del ciclo o incluyendo cualquier revisión de financiación para la agencia en el TIP federal. El propósito del reporte del estado y la consulta es asegurar que la agencia local tenga los recursos y la capacidad técnica para entregar proyectos con ayuda financiera de FHWA, este completamente al tanto de las fechas límite de entrega requeridas, y haya programado un calendario de entrega que consideren los requisitos y el tiempo de elaboración del proceso de ayuda financiera federal dentro de los recursos disponibles.

El personal de la MTC supervisa y reporta el estado de obligaciones de los proyectos a la Alianza del Área de la Bahía. Los grupos de trabajo de la Alianza supervisarán los problemas de entrega del proyecto al momento que vayan surgiendo y hará recomendaciones según sea necesario. Las previsiones específicas de la Política de Entrega del Financiamiento de Proyectos Regionales se encuentran dentro de la Resolución No. 3606 de la MTC, la cual se incluye como Anexo A-35.

Administración de Fondos

Los fondos federales deben ser programados en el TIP, hasta el nivel de reparto para ese año fiscal para esa fuente de financiamiento, dentro del año fiscal en el cual los fondos deben ser obligados/transferidos por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) u obligados por la Administración Federal de Transporte Público (FTA), u otorgados en un apoyo de la FTA. Esto mejora la administración general de la Autoridad de Obligación (OA) federal dentro de la región y asegura que dicha Autoridad esté disponible para proyectos que están programados en un año fiscal en particular.

Los proyectos seleccionados para recibir fondos federales deben tener una capacidad demostrada para utilizar los fondos dentro de las fechas límite de financiamiento regional, estatal y federal. Este criterio se usará para la selección de los proyectos a financiar, y para la colocación de fondos en un año en particular del TIP.

Créditos de Peajes (*Toll Credits*)

La sección 1111(c) de la Ley de Equidad en el Transporte para el Siglo 21 (TEA21), y 23 USC, sección 1044 del ISTEA bajo la Sección 120(j) permite a los estados utilizar ciertos gastos de los ingresos de peaje como un crédito hacia la parte igualada no federal de los programas autorizados por el Título 23 (a excepción de los programas de ayuda de emergencia) y para los programas de transporte público autorizados por el Capítulo 53 del Título 49, conocidos como créditos de Desarrollo de Transporte.

Los créditos de cuotas de peaje no son fondos adicionales, pero pueden usarse en lugar de la parte igualada no federal, dando lugar a la participación federal en un proyecto hasta por el 100 por ciento del

costo del proyecto. El TIP debe permanecer limitado fiscalmente al utilizar créditos de cuotas de peaje en lugar de la parte igualada no federal. El rastro de los Créditos de Cuotas de Peaje es realizado por medio del Sistema de Administración de Fondos (FMS) de la MTC. Las políticas y procedimientos de los Créditos Estatales de Cuotas de Peaje están incluidas en el Anexo A-20 y Anexo A-21.

Listado Anual de Proyectos Obligados

Por requisito federal, la MTC publica al final de cada año de calendario un listado anual de los proyectos obligados, el cual sirve como registro de la entrega del proyecto del año previo. La publicación de esta lista es en respuesta a 23 U.S.C. 134(j)(7)(B), 23 U.S.C. 135(g)(4)(B), 49 U.S.C. 5303(j)(7)(B), y 49 U.S.C. 5304(g)(4)(B), conforme a lo modificado por la Ley de Equidad en el Transporte Seguro, Confiable, Flexible y Eficiente: Una Ley para los Usuarios (SAFETEA) que exige que "... se publicará un Listado Anual de proyectos, incluyendo inversiones en puentes para peatones e instalaciones para transporte en bicicleta, para los cuales los fondos federales han sido obligados en el año anterior, o de otra manera deberán estar disponibles por medio del esfuerzo cooperativo del Estado, los operadores del transporte, y la organización de planificación metropolitana para su revisión pública. El listado concordará con las categorías de financiamiento identificadas en cada programa metropolitano de mejoras al transporte (TIP)."

Cuando un proyecto alcanza un punto en el que se necesitarán gastar los fondos, se envía una solicitud por parte de Caltrans al Departamento Federal del Transporte solicitando verificación de que hay fondos disponibles para reembolso. Esta verificación de disponibilidad de fondos "obliga" los fondos para su uso tan pronto ocurran los gastos. Las obligaciones de fondos sirven para medir el progreso realizado en un proyecto. Los proyectos para los cuales han sido obligados los fondos no necesariamente son iniciados o completados en el año del programa, y la cantidad de la obligación no necesariamente será igual al costo total del proyecto. Es posible que los fondos no usados puedan ser acreditados de regreso cuando no se necesiten para completar la fase de un proyecto, lo que resulta en una obligación negativa. Para proyectos de la Administración Federal de Transporte Público, la obligación ocurre cuando el apoyo de la FTA es otorgado.

El listado también tiene el propósito de aumentar la consciencia del gasto gubernamental en proyectos de transporte para el público. Se pueden obtener copias de este listado anual en el sitio web de la MTC: <http://www.mtc.ca.gov/funding/delivery/> o llamando a la Biblioteca de la MTC al 510.817.5836. La lista para el año fiscal más reciente se incluye en el Anexo A-36.

Proceso de Selección de Proyectos Acelerados

La Regulación Federal 23 del Código de Regulaciones Federales (CFR), Parte 450.330 permite el movimiento de proyectos dentro del período del TIP y el FSTIP bajo procedimientos acordados por las agencias asociadas, incluyendo al estado y a los operadores del transporte público dentro de la región. MTC, como la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) para la región de nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco cuenta con un proceso, como se explica abajo, desarrollado en consulta con socios del transporte de la región que permite el aceleramiento de proyectos que concuerden con el proceso de selección de proyectos acelerados detallado en el Código de Regulaciones Federales (CFR) 450.330. Todos los proyectos que figuran en TIP han sido seleccionados con base en las regulaciones en la Regulación Federal 23 CFR Parte 450. La Regulación Federal 23 CFR Parte 450.330 permite el movimiento de proyectos dentro del TIP/FSTIP bajo procedimientos acordados por las agencias asociadas. Este procedimiento se explica a continuación.

Todos los movimientos deben concordar con el Plan de Transporte Regional (RTP), no deben afectar de manera adversa la implementación expedita de Iniciativas de Control del Transporte (TCM), deben cumplir con las previsiones del Título VI, no deben impactar de manera negativa la entrega planeada de otros proyectos en los programas regionales, y no deben afectar el resultado de conformidad del TIP.

Para fondos del Programa de Transporte de Superficie (STP), fondos del Programa de Reducción del Congestionamiento y Mejora de la Calidad del Aire (CMAQ), y otros fondos administrados por la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la MTC ha desarrollado una política de entrega de financiamiento para proyectos por medio de consultas extensivas con sus socios regionales del transporte incluyendo a los operadores de transporte público, la Agencia de Administración de Congestionamiento (CMA's), los condados, la FHWA, la FTA y Caltrans. La *Política Regional de Entrega de Financiamiento de Proyectos (Resolución No. 3606 de MTC, modificada)* detalla cómo se hacen respetar las fechas límite de financiamiento de proyectos y los requisitos de administración de fondos y cómo los proyectos pueden ser movidos dentro del período de tiempo del TIP adoptado. La política satisface el requisito de los procedimientos expeditos de selección de proyectos como se establece en el CFR 450.330. La política de entrega de financiamiento de proyectos también está fijada en los procedimientos de modificación del TIP, adoptados junto con el TIP de 2013. Aunque no se requiere una modificación del TIP al momento en que se mueve un proyecto, se puede procesar una modificación después de cada año fiscal federal para conciliar el TIP con propósitos de limitación financiera.

Para proyectos dentro del Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP), MTC moverá proyectos sujetos a aprobación de enmienda o asignación por la Comisión de Transporte de California (CTC). Caltrans puede mover proyectos en el documento del Programa Estatal de Operaciones y Protección de Carreteras dentro del período del TIP/FSTIP sin modificar el TIP, notificando a la MTC.

La División de Asistencia Local de Caltrans ha implementado un proceso de selección de proyectos para el Programa de Puentes en Carreteras (HBP), el Programa de Mejoras a la Seguridad de Carreteras (HSIP), el Programa Rutas Seguras a la Escuela (SR2S) y otros programas de Asistencia Local administrados por el Estado para producir el listado de proyectos del TIP. Este proceso fue desarrollado en cooperación con las agencias de implementación, la FHWA, las Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPOs) y el Comité Consultor del HBP. Caltrans, MTC y los operadores de transporte están de acuerdo en que la División de Asistencia Local de Caltrans pueda mover proyectos dentro de los programas HBP, HSIP, SR2S y otros de Asistencia Local administrados por el Estado dentro del período del TIP/FSTIP sin modificar el TIP, notificando a MTC.

Para los fondos administrados por la FTA, los proyectos pueden ser movidos dentro del período del TIP/FSTIP a solicitud de la agencia, siempre y cuando esté disponible el financiamiento y el cambio no afecte de manera negativa la entrega o la disponibilidad de fondos para otros proyectos listos para su obligación.

Las agencias implementadoras que deseen adelantar proyectos usando sus propios fondos locales hasta que los fondos federales estén disponibles pueden solicitar Autorización de Construcción Adelantada (ACA) de Caltrans, o la autorización previa por parte de la FTA para proceder con el proyecto usando fondos locales hasta que la Autoridad de Obligación (OA) y el reparto estén disponibles. De acuerdo con la Política Regional de Entrega de Financiamiento de Proyectos (Resolución No. 3606 de la MTC), los proyectos que utilizan la autorización de ACA o FTA para la asignación de apoyos para fondos administrados por la FHWA tienen prioridad para obligaciones federales cuando la disponibilidad de la Autoridad de Obligación está limitada.

Programas Principales de Financiamiento

Resumen de Descripciones y Disponibilidad

El TIP debe estar fiscalmente restringido, lo que significa que la cantidad de financiamiento programado no debe exceder la cantidad de financiamiento que se calcula estará disponible. En el desarrollo del TIP de 2013, MTC ha considerado los ingresos de financiamiento del transporte que se espera estarán disponibles durante los seis años del TIP (AF Federal 2012-13 a AF 2017-18), y ha encontrado que el TIP de 2013 está limitado financieramente. El siguiente es un resumen financiero de las principales fuentes de financiamiento dentro de los seis años del TIP (todas las cantidades se muestran en miles de dólares).

Fondos Federales

Sección 5307 de la Administración Federal de Transporte Público —

Los fondos de la Sección 5307 de la FTA son distribuidos en áreas urbanizadas por la Administración Federal de Transporte Público con base en factores de población y servicios para las cinco grandes áreas urbanizadas de San Francisco-Oakland, San José, Concord, Antioch, y Santa Rosa, y en factores de población para las siete pequeñas áreas urbanizadas de Vallejo, Fairfield, Vacaville, Napa, Livermore, Gilroy-Morgan Hill, y Petaluma. MTC da prioridad a estos fondos en proyectos de rehabilitación y renovación de equipo de transporte público como vehículos de pasajeros y vía fija, sin embargo, algunos fondos se usan para operaciones de transporte público, mejoras al sistema y proyectos de acceso al empleo y “reverse commute.” MTC aprobó un programa de proyectos de la Sección 5307 preliminar para los años fiscales 2012-13 y 2013-14 en enero de 2013, se prevé que el siguiente ciclo de programación se realizará durante el 2014. El número de años que cubrirán el siguiente programa se determinarán en el 2014 según el plazo de la siguiente ley de transporte federal.

FTA 5307	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$224,644	\$207,295	\$213,513	\$219,919	\$226,516	\$233,312	\$1,325,199
Programación	\$192,619	\$206,808	\$15,265	\$0	\$0	\$0	\$414,692
Saldo	\$32,025	\$487	\$198,248	\$219,919	\$226,516	\$233,312	\$910,507

Sección 5309 de la Administración Federal de Transporte Público, Modernización de Vías Fijas (FG) —

La Sección 5309 FG de la FTA también son fondos de fórmula y están distribuidos con base en factores de servicio de vía fija para áreas urbanizadas grandes. MTC programa los fondos 5309 FG de la FTA usando los mismos criterios y calendario que con los fondos de la Sección 5307. Sin embargo, la elegibilidad para estos fondos, se limita a los sistemas de vía fija de la región, incluyendo al tranvía, barco de enlace, y autobuses que operan en vías dedicadas con derecho de paso según se prescribe en el Título 23. El programa Sección 5309 FG fue reemplazado con el nuevo programa Sección 5337 Estado de Buenas Condiciones bajo la ley MAP-21 comenzando el año fiscal 2012-13 (ver a continuación). Los fondos disponibles para ser programados en el año fiscal 2012-13 son saldos no programados traídos del año fiscal 2011-12. Además, varios de los proyectos incluidos en el TIP incluyen fondos de la Sección 5309 FG que fueron programados en años pasados.

FTA 5309 FG	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$1,684	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$1,684
Programación	\$1,684	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$1,684
Saldo	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

Sección 5309 de la Administración Federal de Transporte Público, Autobuses e Instalaciones de Autobuses —

Los fondos del programa de Autobuses de la Sección 5309 de la FTA son usualmente otorgados por la FTA directamente a operadores de transporte público y otras agencias por medio de programas discrecionales competitivos (de buenas condiciones mecánicas y rehabilitación, entre otros). Los fondos también pueden ser distribuidos por el Congreso por medio de asignaciones discrecionales. Los fondos para Autobuses de la Sección 5309 se usan para financiar proyectos de reemplazo, rehabilitación, expansión y mejoras a autobuses y a instalaciones de autobuses. El programa Sección 5309 Autobuses fue reemplazado con el nuevo programa de fórmula Sección 5339 Autobuses e Instalaciones de Autobuses bajo la ley MAP-21 comenzando con el año fiscal 2012-13 (ver a continuación). Muchos de los proyectos incluidos en el TIP incluyen fondos de la Sección 5309 Autobuses programados en años pasados.

Sección 5309 de la Administración Federal de Transporte Público, Subvenciones para Inversión en Bienes de Capital —

El Programa de Subvenciones para Inversión en Bienes de Capital de la FTA es un programa nacionalmente competitivo que se usa para financiar sistemas de vía fija nuevos y en expansión, incluyendo sistemas de transporte de autobús rápido. Este programa incluye a los programas de financiamiento *New Starts* y *Small Starts*.

FTA 5309 CIG	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$151,182	\$154,077	\$854,291	\$520,721	TBD	TBD	\$1,680,271
Programación	\$151,182	\$154,077	\$854,291	\$520,721	\$0	\$0	\$1,680,271
Saldo	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

Sección 5310 de la Administración Federal de Transporte Público, Movilidad Mejorada para Adultos Mayores y Personas con Discapacidades —

Los fondos de la Sección 5310 de la FTA están disponibles a estados y a autoridades de gobiernos locales, organizaciones privadas sin fines de lucro, o a operadores del transporte público para proyectos de bienes de capital y operaciones que atienden las necesidades especiales de las poblaciones que dependen del transporte público más allá de los servicios tradicionales y los servicios gratuitos de *paratransit* de acuerdo a la ley de Americanos con Discapacidades (ADA). Dentro de California, Caltrans es el destinatario designado de los fondos de áreas urbanizadas pequeñas (UA) y rurales, y actualmente se encuentra en el proceso de identificar quien será el (los) destinatario(s) designado(s) de los fondos para áreas urbanizadas grandes. Antes, la MTC ha coordinado el proceso de revisión de subvenciones de la región. Se espera que la Comisión del Transporte de California apruebe el programa de proyectos del año fiscal 2012 en septiembre de 2013. La ley MAP-21 que los proyectos salgan del Plan de Transporte Coordinado entre el Transporte Público y los Servicios Humanos (“Plan Coordinado” o “*Coordinated Plan*”). El Plan Coordinado del Área de la Bahía se aprobó en Marzo de 2013.

FTA 5310	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$5,707	\$5,787	\$5,961	\$6,140	\$6,324	\$6,514	\$36,433
Programación	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Saldo	\$5,707	\$5,787	\$5,961	\$6,140	\$6,324	\$6,514	\$36,433

Sección 5311 de la Administración Federal de Transporte Público, Programa de Fórmula de Áreas No-Urbanizadas —

Los fondos de la Sección 5311 de la FTA están disponibles a operadores de transporte público que proporcionen servicios de transporte público en áreas no urbanizadas. MTC desarrolla las prioridades de financiación para el Área de la Bahía junto con Caltrans, quien es el destinatario designado y administra

los fondos. La MTC programa el reparto regional del Área de la Bahía a cada uno de los operadores de transporte público de acuerdo a su población no-urbanizada y a sus millas de ruta del área no-urbanizadas. A los destinatarios se les exige priorizar el reemplazo de equipo de capital, con preferencia por activos de capital necesarios para mantener los servicios necesarios de transporte público existentes. Los destinatarios pueden usar fondos para operaciones si documentan que los fondos no son necesarios para mantener o reemplazar el equipo de capital. Actualmente, los fondos están programados hasta el final del AF 2012-13.

FTA 5311	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$2,035	\$1,892	\$1,984	\$2,007	\$2,067	\$2,129	\$12,078
Programación	\$2,035	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$2,035
Saldo	\$0	\$1,892	\$1,984	\$2,007	\$2,067	\$2,129	\$10,043

Sección 5316 de la Administración Federal de Transporte Público, Programa de Acceso al Empleo y “Reverse Commute” (JARC) —

Los fondos de la Sección 5316 estuvieron disponibles para proyectos de acceso al empleo designados para transportar beneficiarios de asistencia social y otros individuos elegibles de bajos recursos hacia y desde sus trabajos y otros viajes relacionados con el empleo. La ley MAP-21 elimino la Sección 5316 como programa independiente y combino sus funciones y fondos con el programa Sección 5307 (ver anteriormente). Muchos proyectos incluidos en el TIP incluyen fondos de la Sección 5316 programados en años anteriores.

Sección 5317 de la Administración Federal de Transporte Público, Programa Nueva Libertad —

La Sección 5317 de la FTA fue creado por la ley SAFETEA para proveer financiación de fórmula a nuevos servicios y alternativas de transporte público más allá de los requeridos por la ley ADA para ayudar a personas con discapacidades. La ley MAP-21 elimino la Sección 5317 como programa independiente y combino sus funciones y fondos con el programa Sección 5310 (ver anteriormente). Muchos proyectos incluidos en el TIP incluyen fondos de la Sección 5317 programados en años anteriores.

Sección 5337 de la Administración Federal de Transporte Público, Programa de Estado de Buenas Condiciones —

La Sección 5337 de la FTA es un programa nuevo de financiación creado por la ley MAP-21 para reemplazar el programa Sección 5309 Modernización de Vías Fijas (ver anteriormente). Los usos que califican para estos fondos son parecidos: reemplazo y rehabilitación de activos de vía fija incluyendo vagones, ferrys, autobuses que operan en los carriles HOV, e infraestructura parecida. Los fondos son distribuidos por la FTA a las cuatro áreas grandes urbanizadas de San Francisco-Oakland, San José, Concord y Antioch basándose en factores de servicio. La MTC programa los fondos de la Sección 5337 usando los mismos criterios y calendarios que los fondos de la Sección 5307 de la FTA.

FTA 5337	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$168,551	\$170,886	\$176,013	\$181,293	\$186,732	\$192,334	\$1,075,007
Programación	\$142,128	\$148,041	\$0	\$0	\$0	\$0	\$290,169
Saldo	\$26,423	\$22,845	\$176,013	\$181,293	\$186,732	\$192,334	\$785,640

Sección 5339, Programa de Autobuses e Instalaciones de Autobuses de la Administración Federal de Transporte Público —

La Sección 5339 es un nuevo programa de financiación creado por la ley MAP-21 para reemplazar la Sección 5309, Programa de Autobuses e Instalaciones de Autobuses (ver anteriormente). Los usos que califican para estos fondos son parecidos: reemplazo de autobuses e instalaciones de autobuses,

rehabilitación, expansión y mejora de proyectos. Los fondos son distribuidos a las 12 áreas urbanizadas del Área de la Bahía por la FTA basándose en factores de población y servicio. La MTC programa los fondos de la Sección 5339 usando los mismos criterios y calendarios que los fondos de la Sección 5307 de la FTA.

FTA 5339	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$12,689	\$12,864	\$13,249	\$13,647	\$14,056	\$14,478	\$80,983
Programación	\$12,512	\$12,387	\$0	\$0	\$0	\$0	\$24,899
Saldo	\$177	\$477	\$13,249	\$13,647	\$14,056	\$14,478	\$56,084

Programa de Transporte de Superficie (STP):

La ley federal de transporte autoriza al estado de California a distribuir fondos regionales del Programa de Transporte de Superficie (STP) a áreas dentro del estado basándose en la proporción de la población urbanizada. La MTC reúne los fondos del programa STP que llegan al Área de la Bahía de San Francisco con los fondos del Programa CMAQ para desarrollar un programa integral y multimodal, el Programa de Subvenciones OneBayArea (OBAG). La MTC ha establecido varios programas, desarrollados de manera cooperativa con nuestros socios del transporte financiados por STP/CMAQ. En general, los programas STP financian el Programa de Rehabilitación de Calles y Caminos Locales, el Programa de Déficit de Rehabilitación de Bienes de Capital de Transporte Público, y programas regionales de operaciones; pero en este período del TIP los condados pueden solicitar que estos fondos también se usen para financiar programas como el de ciclistas y peatones y el Programa de Transporte para Comunidades Habitables que anteriormente estaban limitados a CMAQ. La programación se basa en los repartos provistos por Caltrans y por la Administración Federal de Carreteras (FHWA). Los repartos del programa STP para el período de la extensión de la ley SAFETEA (AF 2008-09 al AF 2011-12) están programados totalmente por medio del Ciclo 2 del Programa de Subvenciones OneBayArea (OBAG) de STP/CMAQ. Mientras que los programas regionales que usan al STP ya están incluidos en el TIP, los proyectos seleccionados por los condados se incluirán por medio de una modificación al TIP en una fecha posterior, una vez que los condados hayan completado su proceso de solicitud y selección de proyecto.

STP	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$85,297	\$94,533	\$94,533	\$94,533	\$94,533	\$94,533	\$557,962
Programación	\$84,065	\$88,820	\$14,956	\$0	\$0	\$0	\$187,841
Saldo	\$1,232	\$5,713	\$79,577	\$94,533	\$94,533	\$94,533	\$370,121

Programa de Reducción del Congestionamiento y Mejora de la Calidad del Aire (CMAQ):

La ley federal del transporte autoriza al Estado de California a gastar fondos del Programa de Reducción del Congestionamiento y Mejora de la Calidad del Aire (CMAQ) en zonas que no cumplen con los estándares federales de la calidad del aire. California distribuye los fondos del programa CMAQ a organizaciones de planificación metropolitana (MPO) con base en la población y en la gravedad del incumplimiento de los estándares de la calidad del aire, en una zona en particular. La MTC reúne los fondos del programa CMAQ que llegan al Área de la Bahía de San Francisco con los fondos del programa STP para desarrollar un programa integral y multimodal, el Programa de Subvenciones OneBayArea (OBAG). El programa CMAQ financia programas que abordan estrategias para la calidad del aire, como el Programa de Transporte para Comunidades Habitables (TLC), el Programa para Ciclistas y Peatones, el Programa de Rutas Seguras a la Escuela, el programa de Iniciativas para el Clima, el programa de Iniciativa de Rendimiento de Autopistas, y Clipper(SM) (tarjeta universal de tarifas).

TIP de 2013

Las cantidades disponibles para la programación fueron provistas por Caltrans y por la Administración Federal de Carreteras (FHWA). Los repartos del programa CMAQ para el período de extensión de la ley SAFETEA (AF 2008-09 al AF 2011-12) están programados totalmente. Mientras que los programas regionales que usan CMAQ ya están incluidos en el TIP, los proyectos seleccionados por los condados se programarán por medio de una enmienda al TIP en una fecha posterior, una vez que los condados hayan completado su proceso de solicitud y selección.

CMAQ	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$69,061	\$86,561	\$86,561	\$86,561	\$86,561	\$86,561	\$501,866
Programación	\$45,833	\$84,187	\$10,984	\$0	\$0	\$0	\$141,004
Saldo	\$23,228	\$2,374	\$75,577	\$86,561	\$86,561	\$86,561	\$360,862

Fondos Estatales

SHOPP: El propósito del Programa Estatal de Operaciones y Protección de Carreteras (SHOPP) es mantener y operar de manera adecuada el Sistema Estatal de Carreteras. De acuerdo con la Sección 14526.5 del Código Gubernamental y la Sección 164.6, del Código de Calles y Carreteras, el SHOPP es un programa de proyectos de cuatro años con el propósito de reducir choques, conservar puentes carreteras, y bordes de carreteras, , la movilidad o las instalaciones relacionadas con el sistema estatal de carreteras. La programación más reciente es la del SHOPP de 2012 que cubre el período de cuatro años de los años fiscales 2012-13 a 2015-16, y como el TIP regional, el SHOPP se actualiza cada dos años. La cantidad disponible para la programación, y la cantidad real programada reflejan el financiamiento de SHOPP que está disponible para la región según lo aprobado por la Comisión del Transporte de California (CTC).

SHOPP	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$447,788	\$353,602	\$359,872	\$162,042	TBD	TBD	\$1,323,304
Programación	\$447,788	\$353,602	\$359,872	\$162,042	\$0	\$0	\$1,323,304
Saldo	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

Programa Regional de Mejoras al Transporte (RTIP)

El RTIP es un programa de cinco años de mejoras al capital para proyectos del transporte dentro y fuera del sistema de carreteras estatales financiado con ingresos del Fondo de Mejoras al Transporte (TIF) y otras fuentes de financiamiento. El RTIP consta de 75% del Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP). Trabajando desde un estimado de la Comisión del Transporte de California (CTC) con base en la población y las millas de carreteras, la MTC envía el RTIP del Área de la Bahía. El RTIP se actualiza cada dos años. La cantidad disponible para la programación, y la cantidad programada real reflejan la parte de los saldos que corresponde al Condado y los objetivos de programación del Estimado de Fondos del STIP de 2012, y el financiamiento comprometido a la región según lo adoptado por la Comisión de Transporte de California (CTC) el 29 de marzo de 2012. El siguiente ciclo del STIP será en 2014.

RTIP	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$162,103	\$20,595	\$54,040	\$97,304	\$45,507	TBD	\$379,549
Programación	\$162,103	\$20,595	\$54,040	\$97,304	\$45,507	\$0	\$379,549
Saldo	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

El Programa Interregional de Mejoras al Transporte (ITIP):

El ITIP es un programa de cinco años de mejoras al capital para proyectos de transporte dentro y fuera del sistema de carreteras estatales, financiado con ingresos del Fondo de Mejoras al Transporte (TIF) y otras fuentes de financiamiento. El ITIP consta de 25% del STIP y aborda las necesidades de

TIP de 2013

infraestructura del transporte que cruza los límites metropolitanos y une al sistema estatal del transporte. La cantidad disponible para la programación, y la cantidad real programada reflejan los fondos de STIP que están destinados para la región según lo aprobado por la Comisión del Transporte de California (CTC) el 29 de marzo de 2012. El siguiente ciclo del STIP será en 2014.

ITIP	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$760	\$22,284	\$65,610	\$0	\$0	TBD	\$88,654
Programación	\$760	\$22,284	\$59,773	\$0	\$0	\$0	\$82,817
Saldo	\$0	\$0	\$5,837	\$0	\$0	\$0	\$5,837

Fondos Locales/Regionales

Peajes de los Puentes (Peajes de Puentes Propiedad del Estado) —

Los fondos de Peajes de los Puentes son generados de los peajes recolectados en los siete puentes en el Área de la Bahía que son propiedad del estado. La Autoridad de Peajes del Área de la Bahía (BATA) administra y asigna los ingresos base del peaje de los siete puentes a Caltrans para operaciones, mantenimiento y administración diaria de estos puentes, así como para su mejora y rehabilitación de capital. BATA también sirve como una agencia de transferencia de la Medida Regional 2 (RM2) para los fondos de peaje en los puentes para proyectos específicos aprobados por los votantes para aliviar el congestionamiento en corredores de los puentes, refuerzos sísmicos de los puentes y otros proyectos de alivio relacionados con trabajo de rehabilitación. Otros programas de financiamiento con peajes incluyen los proyectos de la Medida Regional 1 (RM1) para aliviar el congestionamiento de tráfico en los corredores de los puentes; Ingresos Netos de Cuotas de Peaje AB 664, los cuales se utilizan según la política de la MTC para igualar fondos en proyectos de capital de transporte financiados a nivel federal y estatal y que alivian el congestionamiento en los puentes San Francisco-Oakland Bay Bridge, San Mateo-Hayward y Dumbarton; y los ingresos de Peaje de Dos Por Ciento, los cuales se derivan del elemento de transporte de RM1 y financian los proyectos de capital específicos del servicio de barco de transbordo.

Peajes de los Puentes	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$629,011	\$632,132	\$635,268	\$638,420	\$641,588	\$644,773	\$3,821,193
Programación en el TIP	\$376,826	\$286,070	\$97,174	\$98,213	\$23,828	\$34,358	\$916,467
Fondos Comprometidos para Mantenimiento/Pago de Deudas/ETC	\$252,185	\$346,062	\$538,094	\$540,207	\$617,760	\$610,415	\$2,904,725
Saldo	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

Otros Fondos Locales —

Incluye un impuesto sobre la venta de 1/2¢ para transporte y otras mejoras viales en los condados de Alameda, San Francisco, Contra Costa, Santa Clara, San Mateo, Sonoma y Marin. No incluye medidas pendientes de impuestos sobre la venta como las de los condados de Napa y Solano. Otras fuentes de fondos locales también incluyen el Bono de Garvee por medio de agencias locales, subvenciones de impuestos al gas, y los Artículos 4 y 8 de la Ley del Desarrollo del Transporte (TDA) (impuesto sobre la venta de 1/4¢) para proyectos de asistencia de operación y de capital del transporte. La programación de fondos locales se realiza a discreción de agencias recaudadoras locales.

Otros Locales	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$3,416,505	\$3,493,090	\$3,620,040	\$3,738,563	\$3,861,727	\$3,988,720	\$22,118,645
Programación	\$1,190,351	\$1,585,140	\$1,484,852	\$732,648	\$439,571	\$1,340,058	\$6,772,621
Saldo	\$2,226,154	\$1,907,950	\$2,135,188	\$3,005,915	\$3,422,156	\$2,648,662	\$15,346,024

Financiamiento Innovador

Construcción Adelantada —

La Construcción Adelantada (AC) es una herramienta de administración financiera que se usa para adelantar proyectos para que cumplan las metas del programa y las fechas de entrega del proyecto usando fondos no federales a la vez que permanecen elegibles para financiamiento federal en una fecha posterior. Una vez que el financiamiento federal está disponible, los proyectos AC pueden ser convertidos al financiamiento federal normal en su totalidad o en partes. Los fondos gastados previamente son entonces repuestos por reembolsos federales.

Bonos de Anticipación de Subvención de Ingresos de Vehículos —

El programa de Bonos de Anticipación de Subvención de Ingresos de Vehículos (GARVEE) permite el uso de mecanismos de financiamiento con instrumentos de deuda exenta de impuestos respaldados por asignaciones federales para adelantar proyectos importantes de infraestructura del transporte por medio del financiamiento de costos de derecho de paso y construcción. Estos proyectos deben ser elegibles para el financiamiento GARVEE conforme a la ley estatal y federal y ser designados para el financiamiento de GARVEE por la Comisión de Transporte de California (CTC). Además, los proyectos financiados de esta manera deben tener un diseño de proyecto completo y autorización ambiental, incluyendo el cumplimiento de la Ley Nacional de Protección al Medio Ambiente (NEPA). De acuerdo con limitaciones constitucionales, los fondos estatales no pueden ser usados para pagos de servicio de deuda en bonos de GARVEE. Por consiguiente se usa el financiamiento futuro de asistencia federal para el pago de la deuda con fondos igualados estatales y locales siendo usados fuera del servicio de deuda.

GARVEE	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$89,100	\$16,100	\$16,100	\$0	\$0	\$0	\$121,300
Programación	\$89,100	\$16,100	\$16,100	\$0	\$0	\$0	\$121,300
Saldo	\$0	\$0	\$5,837	\$0	\$0	\$0	\$0

Ley de Financiación e Innovación de Infraestructura de Transporte —

La Ley de Financiación e Innovación de Infraestructura de Transporte (TIFIA) da asistencia federal de crédito en el financiamiento de proyectos de transporte de superficie de importancia regional y nacional con un costo mínimo de \$50 millones o el 33.3% de la asignación anual de fondos de ayuda federal del estado, cual sea la cantidad más baja. Los proyectos de Sistema de Trafico Inteligente (ITS) tienen un requisito más bajo de por lo menos \$15 millones. La asistencia de financiamiento federal bajo la ley TIFIA en forma de préstamos asegurados, garantías de préstamos, o líneas de crédito en modo de espera (stand-by) da más flexibilidad a las condiciones de pago y potencialmente una tasa de interés más favorable que las alternativas en los mercados de capital privados.

TIFIA	AF 2012-13	AF 2013-14	AF 2014-15	AF 2015-16	AF 2016-17	AF 2017-18	Totales
Ingresos	\$0	\$0	\$0	\$171,000	\$0	\$0	\$171,000
Programación	\$0	\$0	\$0	\$171,000	\$0	\$0	\$171,000
Saldo	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

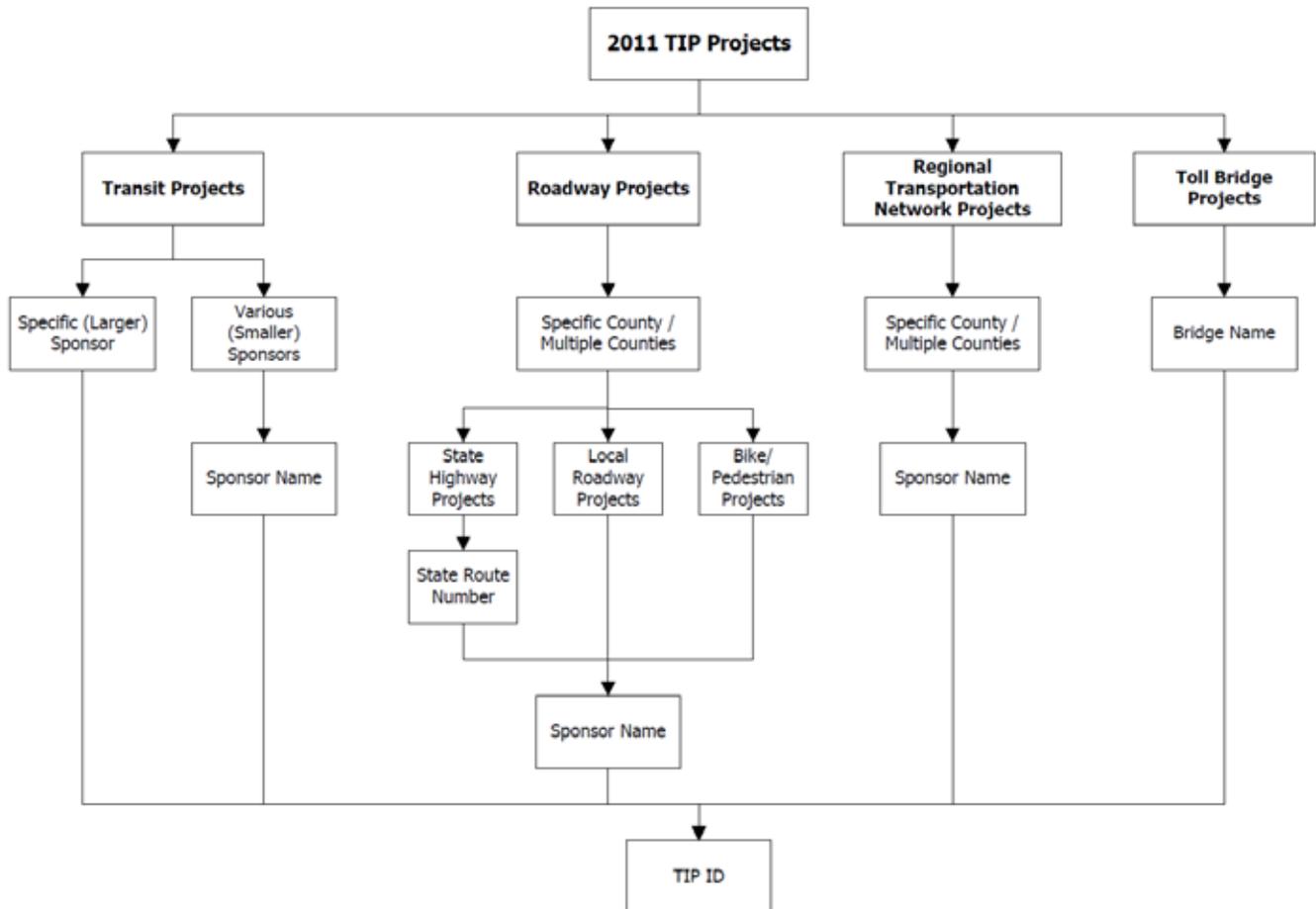
Cómo Interpretar los Listados de Proyectos

Organización

Los listados de proyectos dan una descripción detallada de cada proyecto individual incluido en el TIP de 2013. Los proyectos en el TIP están organizados en orden alfabético por agencia de transporte público, seguido por proyectos viales en orden alfabético según el condado. Dentro del listado de proyectos

TIP de 2013

viales de cada condado, los primeros proyectos son de carreteras estatales (ordenados por número de ruta), luego siguen los proyectos viales locales, ordenados alfabéticamente por la agencia encargada.



El TIP de 2013 también incluye índices al inicio del Volumen 1, Sección 2 para ayudar a localizar el número de página en la que aparece cada proyecto. Los índices están organizados por Condado y número de identificación del TIP (TIP ID).

Clave para el Formato

El listado detallado contiene la siguiente información para cada proyecto:

Información del proyecto		
#	Etiqueta de datos	Definición
1	TIP ID	Un número único utilizado para identificar proyectos en el TIP. Los tres primeros caracteres indican el lugar donde se implementa el proyecto y se refiere ya sea a un condado específico, a varios condados, o a toda la región. Los siguientes dos dígitos indican la versión del TIP donde apareció el primer proyecto por primera vez (por ejemplo, para proyectos que aparecen por primera vez en el TIP de 2013 estos dígitos serán 13). Los cuatro últimos dígitos indican el orden en que el proyecto apareció por primera vez en el TIP.
2	Condado (<i>County</i>)	El condado en el que se ubica el proyecto. Los proyectos también pueden estar ubicados en "Varios" condados o pueden ser proyectos "Regionales".
3	Sistema (<i>System</i>)	El sistema de transporte para el que se atribuye la mejora del proyecto: transporte público (Transit), calles y carreteras locales (Local Hwy), sistema de carreteras estatales o el sistema interestatal (State Hwy) y puente de peaje (Bridge).
4	RTP ID	La clave RTP se refiere al proyecto raíz único según se describe en el Plan de Transporte Regional de MTC.
5	CTIPS ID	Un número único utilizado para identificar proyectos en el Sistema de Programas de Mejoras al Transporte de California (CTIPS).
6	Patrocinador (<i>Sponsor</i>)	La agencia encargada de administrar un proyecto.
7	Co-patrocinador / Agencia de Implementación	La agencia que administra implementa un proyecto en colaboración con el patrocinador.
8	Nombre del Proyecto	El nombre o título del proyecto.
9	Descripción del Proyecto	Una breve descripción de la ubicación del proyecto y el alcance de los trabajos que se realizan.
10	Código de Exención de Calidad del Aire (<i>Air Quality Exempt Code</i>)	La condición de Exento de la Calidad del Aire según la agencia federal de protección del ambiente (EPA). Se encuentra una lista de códigos de exención de calidad del aire en el Anexo A-45.
11	Ruta (<i>Route</i>)	El número de ruta del sistema de carreteras estatales (SHS) o número de ruta estatal (SR), en su caso.
12	Desde la milla (<i>Post Mile From</i>)	El límite inicial de la ubicación de un proyecto en el sistema de carreteras estatales o en una ruta estatal, en su caso.
13	Hasta la milla (<i>Post Mile To</i>)	El límite final de la ubicación de un proyecto en el sistema de carreteras estatales o en una ruta estatal, en su caso.
14	Créditos de Peaje (<i>Toll Credits</i>)	La cantidad de créditos de peaje que se utilizan en el proyecto. Se puede encontrar más información sobre el uso de créditos de peaje en los Anexos A-20 y A-21.

Información Sobre Fondos

Tenga en cuenta que los años indicados en la sección de información sobre fondos en la lista de proyectos se muestran como años fiscales federales. El año fiscal federal (AF) en el TIP es del 1 de octubre al 30 de septiembre del año natural siguiente. El TIP de 2013 abarca el período de seis años de AF 2012/13, AF 2013/14, AF 2014/15, AF 2015/16, AF 2016/17, y AF 2017/18.

#	Etiqueta de Datos	Definición
15	Fase	La etapa del proyecto para la que los fondos especificados han sido programados. Las fases incluyen: medio ambiente (ENV), ingeniería de diseño (PSE), ingeniería preliminar (PE), adquisición de derecho de paso (ROW), apoyo de Caltrans para el derecho de paso (ROW-CT), construcción (CON), y apoyo de Caltrans para la construcción (CON-CT).
16	Fuente de Fondos	El programa, la ley, u otra fuente de donde se originaron los fondos especificados. Se puede encontrar una lista de todos los códigos de fondos en uso a partir de la adopción del TIP de 2013, incluyendo las fuentes de financiación asociadas, en el Anexo A-39.
17	Años Anteriores	Los fondos programados en años anteriores a los cuatro años del TIP de 2013 (es decir, el Año fiscal federal [AF] 2011/12 y anteriores). Estos fondos se muestran sólo a título informativo y no forman parte de los cuatro años del TIP de 2013.
18	Los Seis Años del TIP de 2013	Los fondos programados en años abarcados en el TIP de 2013.
19	Años Futuros	Los fondos programados en años posteriores a los seis años del TIP. Estos fondos se muestran sólo con propósito informativo y no forman parte de los seis años del TIP.
20	Total Programado	Los renglones de la tabla de información de los fondos están calculados para mostrar la cantidad total de fondos de una fuente determinada programados en una fase determinada. Las columnas están calculadas para mostrar la cantidad total de fondos de todas las fases para un año determinado. La esquina inferior izquierda está calculada para mostrar la cantidad total de los fondos programados para un proyecto, incluidos todos los años, las fases y las fuentes de fondos.

Muestra de un Listado de un Proyecto:

TIP ID: **SM-070004** County: San Mateo System: Local Road RTP ID: 230592 CTIPS ID: 20600003926
 Sponsor: East Palo Alto Implementing Agency: East Palo Alto
 Project Name: Bay Rd Improvement Phase II & III
 Description: E. Palo Alto: On Bay Rd btw University & Fordham (Ph II) & btw Clarke/Illinois & Cooley Landing Ph. III; Improvements including resurface, streetscape, bike lanes, & other improvements. HPP #706 (remainder programmed in SM050019)
 Air Quality Exempt Code: 1.10 - EXEMPT (40 CFR 93.126) - Pavement resurfacing and/or rehabilitation
 Route: Post Mile From: Post Mile To: Toll Credits:

Phase	Fund Source	Prior Years	FY						Future Years	Total Programmed
			2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18		
ENV	EARMARK	\$ 284							\$ 284	
ENV	OTHER LOCAL	\$ 71							\$ 71	
PE	EARMARK	\$ 285	\$ 495						\$ 780	
PE	OTHER LOCAL	\$ 71							\$ 71	
PSE	EARMARK	\$ 570							\$ 570	
PSE	OTHER LOCAL	\$ 143							\$ 143	
ROW	EARMARK		\$ 1,077						\$ 1,077	
ROW	OTHER LOCAL		\$ 270						\$ 270	
CON	EARMARK			\$ 6,702					\$ 6,702	
CON	OTHER LOCAL			\$ 1,822					\$ 1,822	
Total Programmed Funding:		\$ 1,424	\$ 1,842	\$ 8,614					\$ 11,880	

ACCESO MEDIANTE LA PÁGINA WEB

Cómo ver el TIP en Internet

La Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) ha publicado todo el Programa de Mejoras al Transporte (TIP) en Internet. Esto permite a los patrocinadores de proyectos y al público en general ver cuáles proyectos de transporte están previstos en su área y en la región de MTC.

Los listados de proyectos individuales también se pueden ver de forma interactiva con la información más actualizada ya que el TIP se modifica a través del sistema basado en la Web de administración de fondos (FMS) de MTC en la dirección:

http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm

Para ver el TIP en internet, el usuario necesita una computadora con acceso a internet, o bien puede visitar cualquier biblioteca pública en el Área de la Bahía y pedir usar una computadora conectada a internet. Una vez en la página de inicio del ordenador, escriba la siguiente dirección URL en la barra de direcciones del navegador Web:

<http://www.mtc.ca.gov>

Desde la página principal de MTC, mediante la sección Site Index del lado izquierdo de la pantalla haga clic en la palabra "Funding". Esto llevará al usuario a la página de fondos de MTC. El TIP aparece como un encabezado en esta página. Hacer clic en el vínculo "Transportation Improvement Program (TIP)" llevará al usuario a la página del TIP. El usuario también puede acceder a la página de TIP con el menú del lado izquierdo de la pantalla en "Funding".

A partir de ahí el usuario puede seguir las instrucciones en la pantalla para ver listados de proyectos u otras partes del TIP. Para un acceso más fácil y rápido al TIP, una vez en la página de inicio del sistema, escriba la siguiente dirección URL en la barra de direcciones y le llevará directamente a la página web del TIP:

<http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/index.htm>

Para obtener información detallada sobre los proyectos individuales, se debe contactar directamente al promotor o a la agencia encargada de la implementación del proyecto en particular.

Ver las ubicaciones de proyectos en el TIP de forma interactiva

Para cumplir con los nuevos requisitos de SAFETEA sobre técnicas de visualización, algunos de los proyectos que aparecen han sido asociados a mapas para presentar a quien los consulte por internet la ubicación visual del proyecto. Algunos proyectos, tales como proyectos de operaciones y mantenimiento de transporte público, proyectos de planificación y estudios no se pueden asociar a mapas. Para ver los listados de proyectos, visite la aplicación FMS en: http://www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm.

Una vez en la página de inicio de FMS, seleccione "Project Search," y haga clic en el botón "Search". Aparecerá una lista completa de los proyectos del TIP de 2011. Se desplegará una lista de todos los proyectos de TIP. Los proyectos que se pueden ver con mapa de forma interactiva muestran un botón en

TIP de 2013

la columna izquierda de la lista bajo el encabezado "Map It". Al hacer clic en este botón, debería aparecer una nueva ventana que contiene el mapa de la zona del proyecto.

Si usted tiene problemas para acceder al TIP de MTC por internet, puede comunicarse con:

Srikalyani Srinivasan

Teléfono: 510-817-5793

Correo electrónico: ssrinivasan@mtc.ca.gov

o

Adam Crenshaw

Teléfono: 510-817-5794

Correo electrónico: acrenshaw@mtc.ca.gov

Proyectos en el TIP de 2013 Por Encima de los \$200 Millones

TIP ID	Condado	TIP Orig	Patrocinador	Nombre del Proyecto	Costo Total del Proyecto (en millones de \$)	Costo del Proyecto Dentro del Período del TIP (en millones de \$)
ALA977038	Alameda	1997	Caltrans	Puente San Francisco-Oakland Bay Bridge	\$5,706	\$41
BRT030001	Santa Clara	2003	VTA	BART-Extensión de Berryessa a San José	\$3,962	\$840
SF-050002	San Francisco	2005	TBJPA	Transbay Terminal/Ext de Caltrain al Centro: F. 2	\$2,596	\$562
SCL110005	Santa Clara	2011	VTA	BART - Extensión de Warm Springs a Berryessa	\$2,522	\$1,897
SF-991030	San Francisco	1999	SF Co TA	Reemplazamiento de US 101 Doyle Drive	\$1,974	\$1,370
SF-010015	San Francisco	2001	TBJPA	Transbay Terminal/Ext de Caltrain al Centro: F. 1	\$1,589	\$701
SF-010037	San Francisco	2001	SFMTA	Proyecto de Tranvía de Third Street de Muni F. 2- Nuevo Metro Central	\$1,570	\$1,009
SF-010028	San Francisco	2001	Caltrain	Electrificación de Caltrain	\$1,225	\$632
SF-070029	San Francisco	2007	TBJPA	Transbay Transit Center - Servicio de la deuda del préstamo TIFIA	\$1,075	\$4
REG090037	Regional	2009	BART	Programa de reemplazo de vagones de BART	\$1,026	\$367
ALA050015	Alameda	2005	BART	BART - Extensión de Warm Springs	\$890	\$136
SOL070020	Solano	2007	STA	Intersección de I-80/I-680/SR 12	\$718	\$92
REG130002	Regional	2013	MTC	Programa de Rehabilitación de los Puentes de Peaje	\$629	\$399
REG050020	Regional	2005	BART	Intercambio de Vagones de BART (Mantenimiento Preventivo)	\$603	\$186
SCL990046	Santa Clara	1999	VTA	Mantenimiento Preventivo de VTA	\$571	\$92
SON090002	Sonoma	2009	SMART	Corredor Sonoma Marin Area Rail	\$532	\$361
SCL090019	Santa Clara	2009	San José	People Mover del Aeropuerto Internacional de San José	\$508	\$56
SM-979013	San Mateo	1997	Caltrans	Libramiento de SR 1 Devils Slide	\$505	\$0
BRT990002	Alameda	1999	BART	Conector de BART de Oakland al Aeropuerto	\$484	\$106

Proyectos en el TIP de 2013 Por Encima de los \$200 Millones

TIP ID	Condado	TIP Orig	Patrocinador	Nombre del Proyecto	Costo Total del Proyecto (en millones de \$)	Costo del Proyecto Dentro del Período del TIP (en millones de \$)
CC-050025	Contra Costa	2005	BART	E-BART-Extensión del ferroviaria en el este del Condado de Contra Costa	\$460	\$167
CC-010023	Contra Costa	2001	CCTA	Reconstrucción de Intersección de I-680/SR 4 - Fases 1-5	\$425	\$22
SCL110002	Santa Clara	2011	VTA	Condado de Santa Clara-Carriles Exprés US 101	\$425	\$4
CC-010002	Contra Costa	2001	Caltrans	SR 24 - Túnel Caldecott, 4ª perforación	\$420	\$5
ALA991070	Alameda	1999	AC Transit	AC Transit: Programa de Mantenimiento Preventivo	\$392	\$0
CC-030028	Contra Costa	2003	CCTA	Ampliación de SR 4 al este, de Somersville Road a SR160.	\$385	\$20
SON070004	Sonoma	2007	Son Co TA	US 101 – Marín/Sonoma Narrows (Sonoma)	\$373	\$4
MRN050034	Marín	2005	TAM	Carriles HOV de US 101 - Marín-Sonoma Narrows (Marín)	\$341	\$80
SF-110006	San Francisco	2011	SF DPW	Hunters Pt Shipyard y caminos locales de Candlestick Pt	\$338	\$7
REG090003	Regional	2009	MTC	Iniciativa de Rendimiento de Carreteras (FPI)	\$328	\$130
SM-050002	San Mateo	2005	SMCTA	Servicio Ferroviario Dumbarton (solamente PE y ROW)	\$301	\$212
SCL050009	Santa Clara	2005	VTA	Extensión del Tranvía de Capitol Expressway-F. 2	\$294	\$216
BRT050003	Regional	2005	BART	Refuerzos Antisísmicos del Túnel Transbay de BART	\$276	\$0
MRN970016	Marín	1997	GGBHTD	Refuerzos Antisísmicos del Puente Golden Gate, F. 1-3A	\$274	\$0
SF-130006	San Francisco	2013	SF DPW	Mejoras de Transporte de Zona Costera al Sureste	\$254	\$106
SCL110009	Santa Clara	2011	VTA	Autobús Exprés de El Camino Real	\$234	\$232
SF-070027	San Francisco	2007	SFCTA	Mejoras a Rampa de Isla Yerba Buena (YBI)	\$233	\$218
REG110030	Regional	2011	Caltrain	Sistema de Control Positivo de Tren de Caltrain	\$231	\$206

Proyectos en el TIP de 2013 Por Encima de los \$200 Millones

TIP ID	Condado	TIP Orig	Patrocinador	Nombre del Proyecto	Costo Total del Proyecto (en millones de \$)	Costo del Proyecto Dentro del Período del TIP (en millones de \$)
SF-95037B	San Francisco	1995	SFMTA	Programa de Reemplazamiento Ferroviario de SF Muni	\$223	\$83
ALA090027	Alameda	2009	Puerto de Oakland	Separación de Niveles y Mejoras Viales de 7th Street	\$221	\$2
ALA110046	Alameda	2011	Oakland	Mejoras de Infraestructura a la Base del Army en Oakland	\$215	\$205
SF-990022	San Francisco	1999	SFMTA	SFMTA: Apoyo para Operaciones de Paratransito ADA	\$207	\$29
SF-130001	San Francisco	2013	SF DPW	Mejores Elementos de Transporte para Market Street, SF	\$206	\$2
ALA050017	Alameda	2005	AC Transit	Autobús Mejorado - Telegraph/Intl/East 14th	\$205	\$93
Total					\$35,947	\$10,894

Listados Agrupados en el TIP de 2013 Por Encima de los \$200 Millones

TIP ID	Condado	TIP Orig	Patrocinador	Nombre del Proyecto	Costo Total del Proyecto	Costo del Proyecto dentro del Período del TIP
VAR110004	Regional	2011	Caltrans	GL: Mejoras de Seguridad-Reducción de Choques de SHOPP	\$221	\$221
VAR110005	Regional	2011	Caltrans	GL: Arreglos de Emergencia-Respuesta a Emergencias de SHOPP	\$287	\$287
VAR110044	Regional	2011	Caltrans	GL: Rehabilitación y Reconstrucción de Puentes – SHOPP	\$499	\$499
VAR110045	Regional	2011	Caltrans	GL: Rehabilitación y Reconstrucción de Puentes – Programa de Puentes Locales	\$389	\$389
Total					\$1,397	\$1,397

Projects in the 2013 TIP Over \$200 Million

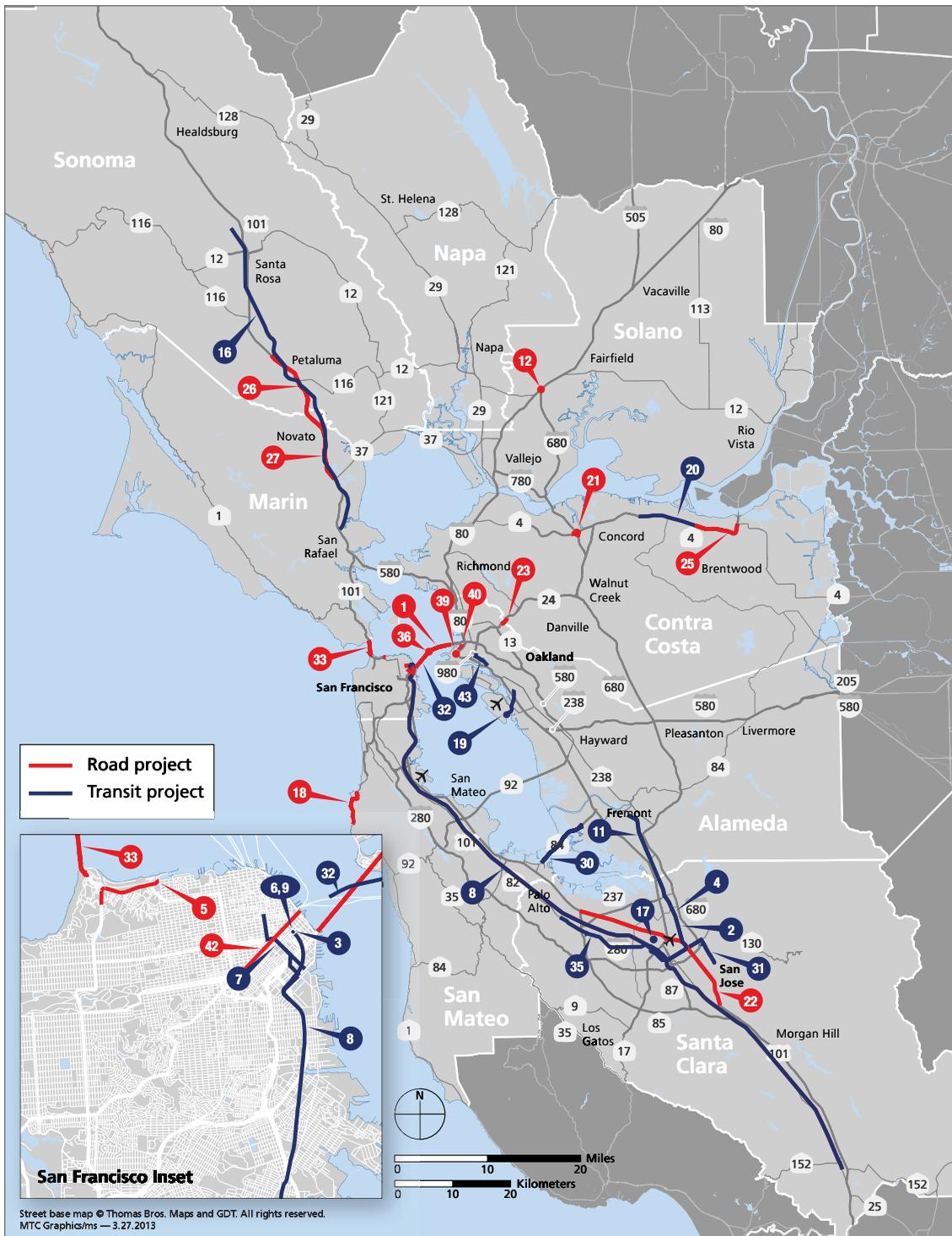
BLUE Transit Project

RED Road Project

- | | | |
|---|---|---|
| <p>1. San Francisco–Oakland Bay Bridge East Span Replacement
Alameda County
\$5.71 billion</p> <p>2. BART – Berryessa to San Jose Extension
Santa Clara County
\$3.96 billion</p> <p>3. Transbay Terminal/Caltrain Downtown Extension, Phase 2
San Francisco County
\$2.60 billion</p> <p>4. BART – Warm Springs to Berryessa Extension
Santa Clara County
\$2.52 billion</p> <p>5. US-101 Doyle Drive Replacement
San Francisco County
\$1.97 billion</p> <p>6. Transbay Terminal/Caltrain Downtown Extension, Phase 1
San Francisco County
\$1.59 billion</p> <p>7. SF Muni Third St LRT Phase 2 Central Subway
San Francisco County
\$1.57 billion</p> <p>8. Caltrain Electrification
Multiple Counties
\$1.23 billion</p> <p>9. Transbay Transit Center – TIFIA Loan Debt Service
San Francisco County
\$1.08 billion</p> <p>10. BART Railcar Replacement Program**
Multiple Counties
\$1.03 billion</p> <p>11. BART – Warm Springs Extension
Alameda County
\$890 million</p> <p>12. I-80/680/12 Interchange Project
Solano County
\$718 million</p> <p>13. Toll Bridge Rehabilitation Program**
Multiple Counties
\$629 million</p> <p>14. BART Car Exchange (Preventative Maintenance)**
Multiple Counties
\$603 million</p> <p>15. Valley Transportation Authority: Preventative Maintenance**
Santa Clara County
\$571 million</p> | <p>16. Sonoma Marin Area Rail Corridor
Sonoma/Marin Counties
\$532 million</p> <p>17. San Jose International Airport People Mover
Santa Clara County
\$508 million</p> <p>18. SR-1 Devils Slide Bypass Tunnel
San Mateo County
\$505 million</p> <p>19. BART Oakland Airport Connector
Alameda County
\$484 million</p> <p>20. E-BART – East Contra Costa County Rail Extension
Contra Costa County
\$460 million</p> <p>21. I-680/SR-4 Interchange Reconstruction, Phases 1-5
Contra Costa County
\$425 million</p> <p>22. US-101 Express Lanes in Santa Clara County
Santa Clara County
\$425 million</p> <p>23. SR-24 – Caldecott Tunnel Fourth Bore
Alameda/Contra Costa Counties
\$420 million</p> <p>24. AC Transit: Preventative Maintenance Program**
Alameda County
\$392 million</p> <p>25. SR-4 East Widening from Somersville Rd to SR-160
Contra Costa County
\$385 million</p> <p>26. US-101 Marin-Sonoma Narrows (Sonoma)
Sonoma County
\$373 million</p> <p>27. US-101 Marin-Sonoma Narrows (Marin)
Marin County
\$341 million</p> <p>28. Hunters Point Shipyard and Candlestick Point Local Roads**
San Francisco County
\$338 million</p> <p>29. Freeway Performance Initiative (FPI)**
Multiple Counties
\$328 million</p> | <p>30. Dumbarton Rail Service (PE and ROW only)
Alameda/San Mateo Counties
\$301 million</p> <p>31. Capitol Expressway LRT Extension, Ph. 2
Santa Clara County
\$294 million</p> <p>32. BART Transbay Tube Seismic Retrofit
Multiple Counties
\$276 million</p> <p>33. Golden Gate Bridge Seismic Retrofit, Ph. 1-3A
Marin/San Francisco Counties
\$274 million</p> <p>34. Southeast Waterfront Transportation Improvements**
San Francisco County
\$254 million</p> <p>35. El Camino Real Bus Rapid Transit
Santa Clara County
\$234 million</p> <p>36. Yerba Buena Island (YBI) Ramp Improvements
San Francisco County
\$233 million</p> <p>37. Caltrain Positive Train Control**
Multiple Counties
\$231 million</p> <p>38. SF Muni Rail Replacement Program**
San Francisco County
\$223 million</p> <p>39. 7th Street Grade Separation and Roadway Improvement
Alameda County
\$221 million</p> <p>40. Oakland Army Base Infrastructure Improvements
Alameda County
\$215 million</p> <p>41. SFMTA ADA Paratransit Operating Support**
San Francisco County
\$207 million</p> <p>42. Better Market Street Transportation Elements
San Francisco County
\$206 million</p> <p>43. Enhanced Bus – Telegraph/International/ East 14th
Alameda County
\$205 million</p> |
|---|---|---|

** These projects not shown on map

Projects in the 2013 TIP With Costs Greater Than \$200 million



Contactos para preguntas sobre el TIP

Si tiene preguntas sobre el TIP, puede comunicarse con:

Srikalyani Srinivasan

Teléfono: 510-817-5793

Correo electrónico: ssrinivasan@mtc.ca.gov

o

Adam Crenshaw

Teléfono: 510-817-5794

Correo electrónico: acrenshaw@mtc.ca.gov

Para obtener información detallada sobre los proyectos individuales, debe contactar directamente al promotor o a la agencia encargada de la implementación del proyecto en particular. Se puede encontrar información general sobre el proceso de financiación de transporte en dos publicaciones de MTC: *Moving Costs: A Transportation Funding Guide for the Bay Area* y *The ABC's of MTC* (disponible en español). Ambos están publicados en el sitio web de MTC en <http://www.mtc.ca.gov/library/>. Se pueden obtener copias impresas mediante la biblioteca MTC-ABAG y pueden solicitarse por correo electrónico a library@mtc.ca.gov, fax (510.817.5848) o por teléfono (510.817.5836).

Un vistazo al TIP

Un vistazo al TIP ofrece un resumen gráfico de la cantidad de proyectos, los fondos de TIP y los costos totales de proyectos por modalidad, propósito y tipo de fondos para toda la región y cada uno de los nueve condados de la región. Los gráficos aparecen en la página 42 a la página 46.

Informes de Listados de Proyectos de Un Sola Renglón

Los siguientes cuatro informes de listas de proyectos de un solo renglón figuran como el Anexo A-52.

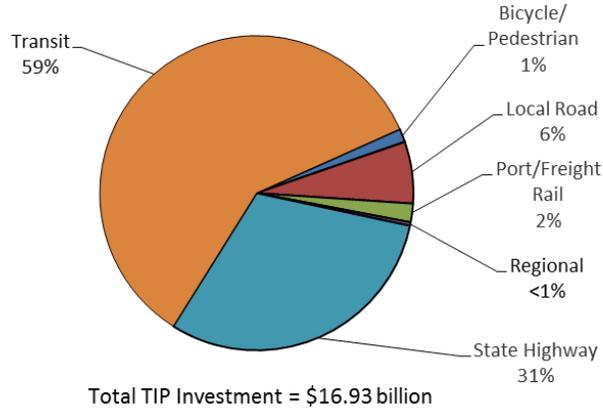
1. Informes de Listas de Proyectos en Un Solo Renglón por Condado
2. Informe de Financiación de Proyectos en Un Solo Renglón – Financiación por Fase
3. Informe de Financiación de Proyectos en Un Solo Renglón – Financiación por Autoridad
4. Informe de Financiación de Proyectos en Un Solo Renglón – Financiación por Año Fiscal

Estos informes incluyen información de alto nivel, así como información agregada sobre los fondos de cada proyecto en un solo renglón. Están divididos por condado, y los proyectos de cada condado están ordenados por patrocinador, sistema de transporte, propósito del proyecto, y luego TIP ID.

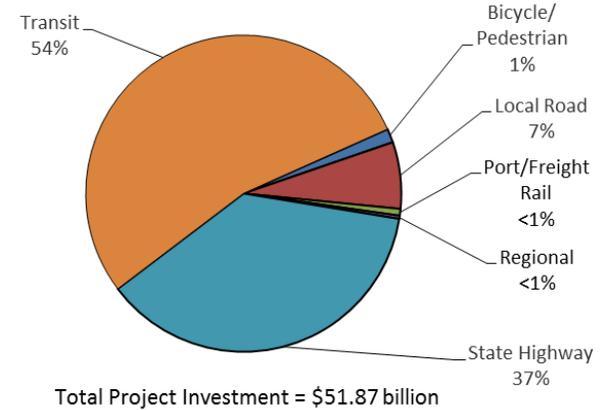
TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Mode for the Bay Area

Mode	# of Projects	TIP Period Funding (in 1000s)								Total Project Cost (in 1000s)		
		FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16	FY 16/17	FY 17/18	TIP Period Funding	Total Project Cost			
Bicycle/ Pedestrian	183	21%	\$95,977	\$73,650	\$19,398	\$9,324	\$36,000	\$0	\$234,349	1%	\$736,073	1%
Local Road	196	22%	\$313,034	\$234,614	\$99,625	\$89,837	\$319,131	\$18,800	\$1,075,040	6%	\$3,528,630	7%
Port/Freight Rail	5	<1%	\$297,095	\$27,700	\$0	\$0	\$0	\$0	\$324,795	2%	\$359,827	<1%
Regional	13	1%	\$13,620	\$45,663	\$589	\$609	\$632	\$0	\$61,112	<1%	\$168,087	<1%
State Highway	146	17%	\$1,364,119	\$977,526	\$1,003,418	\$393,992	\$414,061	\$1,023,978	\$5,177,094	31%	\$19,257,955	37%
Transit	330	38%	\$1,905,994	\$2,222,090	\$2,096,643	\$1,519,896	\$384,424	\$1,932,887	\$10,061,934	59%	\$27,824,146	54%
Total	873	100%	\$3,989,839	\$3,581,242	\$3,219,672	\$2,013,657	\$1,154,248	\$2,975,665	\$16,934,323	100%	\$51,874,717	100%

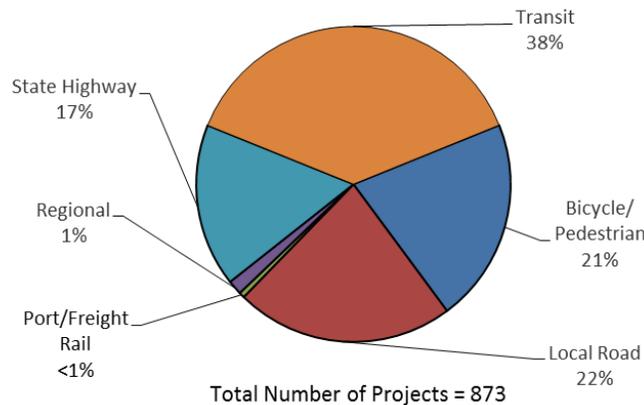
TIP Period Funding Distribution by Mode



Total Project Funding Distribution by Mode



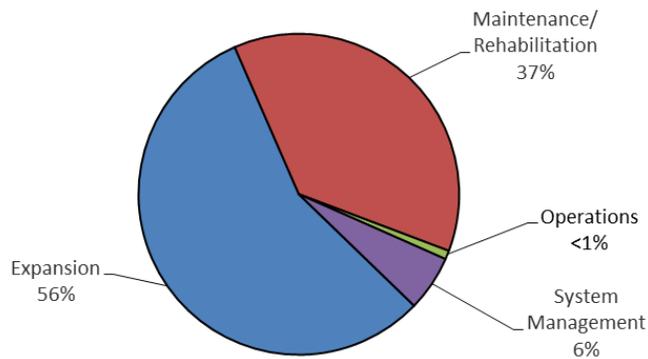
Share of Total Projects by Mode



TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Purpose for the Bay Area

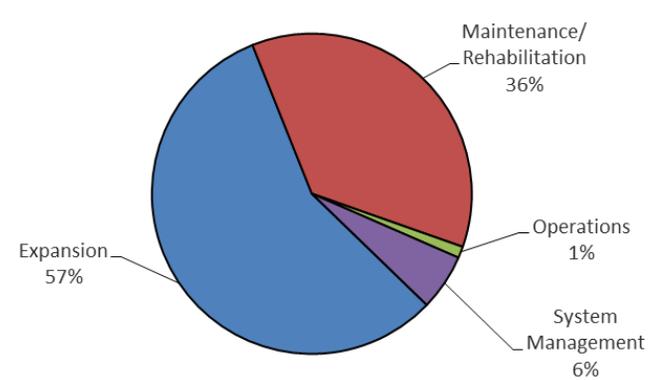
Purpose	# of Projects		TIP Period Funding (in 1000s)								Total Project Cost (in 1000s)	
			FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16	FY 16/17	FY 17/18	TIP Period Funding			
Expansion	352	40%	\$1,819,671	\$1,933,036	\$2,349,725	\$1,473,345	\$504,383	\$1,440,323	\$9,520,484	56%	\$29,422,294	57%
Maintenance/Rehabilitation	244	28%	\$1,712,988	\$1,235,953	\$776,981	\$485,647	\$616,700	\$1,487,871	\$6,316,139	37%	\$18,904,389	36%
Operations	41	5%	\$99,699	\$49,902	\$0	\$0	\$0	\$0	\$149,601	<1%	\$597,906	1%
System Management	236	27%	\$357,480	\$362,352	\$92,966	\$54,665	\$33,164	\$47,471	\$948,099	6%	\$2,950,129	6%
Total	873	100%	\$3,989,839	\$3,581,242	\$3,219,672	\$2,013,657	\$1,154,248	\$2,975,665	\$16,934,323	100%	\$51,874,717	100%

TIP Period Funding Distribution by Purpose



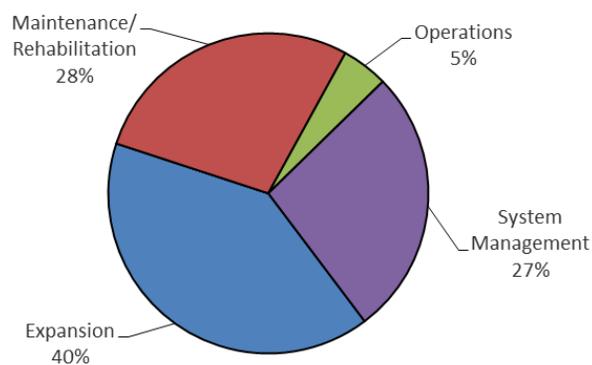
Total TIP Investment = \$16.93 billion

Total Project Funding Distribution by Purpose



Total Project Investment = \$51.87 billion

Share of Total Projects by Purpose

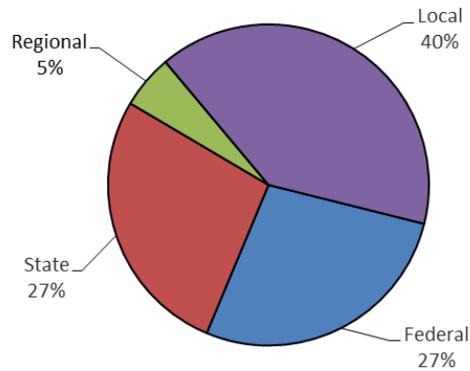


Total Number of Projects = 873

TIP-at-a-Glance - Distribution of Funding by Type for the Bay Area

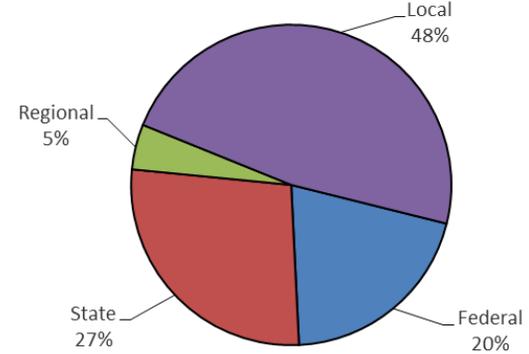
Type	TIP Period Funding (in 1000s)						TIP Period Funding		Total Project Cost (in 1000s)	
	FY 12/13	FY 13/14	FY 14/15	FY 15/16	FY 16/17	FY 17/18				
Federal	\$1,085,378	\$945,097	\$1,001,196	\$820,989	\$411,797	\$377,000	\$4,641,456	27%	\$10,551,719	20%
State	\$1,336,430	\$764,935	\$636,450	\$361,808	\$279,053	\$1,224,249	\$4,602,925	27%	\$14,175,386	27%
Regional	\$377,679	\$286,070	\$97,174	\$98,213	\$23,828	\$34,358	\$917,320	5%	\$2,366,899	5%
Local	\$1,190,351	\$1,585,140	\$1,484,852	\$732,648	\$439,571	\$1,340,058	\$6,772,621	40%	\$24,780,713	48%
Total	\$3,989,839	\$3,581,242	\$3,219,672	\$2,013,657	\$1,154,248	\$2,975,665	\$16,934,323	100%	\$51,874,717	100%

TIP Period Funding Distribution by Type



Total TIP Investment = \$16.93 billion

Total Project Funding Distribution by Type



Total Project Investment = \$51.87 billion

TIP de 2013

Un vistazo al TIP - Distribución de Financiación por Modo de Transporte para Proyectos Regionales y de Condados Individuales (en \$1,000s)

Condado	Ciclistas/ peatones	Camino Local	Puerto/Tren de Carga	Regional	Carretera Estatad	Transporte Público	Total de Fondos durante Período del TIP
Alameda	\$78,798	\$58,910	\$303,425	\$0	\$350,204	\$705,491	\$1,496,828
Contra Costa	\$33,187	\$166,658	\$21,370	\$0	\$262,454	\$355,940	\$839,609
Marín	\$16,001	\$26,932	\$0	\$0	\$335,241	\$60,684	\$438,858
Napa	\$315	\$3,097	\$0	\$0	\$850	\$9,440	\$13,702
San Francisco	\$22,826	\$179,158	\$0	\$0	\$1,590,168	\$3,370,431	\$5,162,583
San Mateo	\$11,865	\$22,721	\$0	\$0	\$216,908	\$316,986	\$568,480
Santa Clara	\$29,224	\$102,342	\$0	\$0	\$268,014	\$3,639,095	\$4,038,674
Solano	\$10,851	\$57,483	\$0	\$0	\$99,745	\$100,334	\$268,413
Sonoma	\$4,844	\$39,826	\$0	\$0	\$17,654	\$404,042	\$466,366
Regional	\$26,437	\$417,914	\$0	\$61,112	\$2,035,857	\$1,099,491	\$3,640,811
Total Área de la Bahía	\$234,349	\$1,075,040	\$324,795	\$61,112	\$5,177,094	\$10,061,934	\$16,934,323

Un vistazo al TIP - Distribución de la financiación por Propósito para Proyectos de Condados Individuales y Regionales (en \$1,000s)

Condado	Expansión	Mantenimiento/ Rehabilitación	Operaciones	Administración del Sistema	Total de Fondos durante Período del TIP
Alameda	\$1,062,761	\$304,526	\$10,663	\$118,878	\$1,496,828
Contra Costa	\$717,053	\$78,400	\$7,522	\$36,634	\$839,609
Marín	\$256,972	\$169,225	\$4,320	\$8,341	\$438,858
Napa	\$3,515	\$2,703	\$6,013	\$1,471	\$13,702
San Francisco	\$2,557,977	\$2,497,054	\$30,542	\$77,010	\$5,162,583
San Mateo	\$374,711	\$142,586	\$3,846	\$47,337	\$568,480
Santa Clara	\$3,797,427	\$176,426	\$9,335	\$55,486	\$4,038,674
Solano	\$214,734	\$10,746	\$33,728	\$9,206	\$268,413
Sonoma	\$434,822	\$12,388	\$6,762	\$12,393	\$466,366
Regional	\$100,511	\$2,922,087	\$36,869	\$581,344	\$3,640,811
Total Área de la Bahía	\$9,520,484	\$6,316,139	\$149,601	\$948,099	\$16,934,323

TIP de 2013

Un vistazo al TIP - Distribución de Financiación por Fuente para Proyectos de Condados Individuales y Regionales (en \$1,000s)

Condado	Federal	Estatad	Regional	Local	Total de Fondos durante Período del TIP
Alameda	\$211,802	\$522,607	\$77,414	\$685,005	\$1,496,828
Contra Costa	\$178,995	\$77,793	\$105,505	\$477,317	\$839,609
Marín	\$128,896	\$82,877	\$47,392	\$179,693	\$438,858
Napa	\$7,774	\$0	\$2,350	\$3,578	\$13,702
San Francisco	\$1,910,101	\$1,904,225	\$50,818	\$1,297,439	\$5,162,583
San Mateo	\$106,005	\$66,074	\$33,600	\$362,800	\$568,480
Santa Clara	\$975,305	\$291,330	\$675	\$2,771,364	\$4,038,674
Solano	\$55,149	\$119,168	\$57,492	\$36,604	\$268,413
Sonoma	\$98,896	\$25,200	\$38,249	\$304,021	\$466,366
Regional	\$968,533	\$1,513,652	\$503,826	\$654,800	\$3,640,811
Total Área de la Bahía	\$4,641,456	\$4,602,925	\$917,320	\$6,772,621	\$16,934,323
